

Anthony GOUTHEZ

Ciclo: XXXIV

**Il Progetto Trans Europ Express  
nella costruzione europea  
(1957-1987)**

**DOTTORATO DI RICERCA IN STORIA  
DELL'EUROPA**

**DIPARTIMENTO DI STORIA, ANTROPOLOGIA, RELIGIONI, ARTE,  
SPETTACOLO (SARAS)**

**UNIVERSITA DI ROMA 1 "LA SAPIENZA"**



Tutor: Prof. Alessandro Vagnini

Contatti dell'autore:

Indirizzo mail istituzionale: [anthony.gouthez@roma1.it](mailto:anthony.gouthez@roma1.it)

Indirizzo mail privato: [anthony.gouthez@gmail.com](mailto:anthony.gouthez@gmail.com)

Questo lavoro ha ricevuto un contributo finanziario da parte dell'Associazione Rail et Histoire, con sede a Parigi (Francia). Essa offre delle piccole borse di studio al fine di aiutare i giovani ricercatori che studiano il campo della storia ferroviaria. Si ringrazia l'Associazione per il loro aiuto e la loro disponibilità, in particolare nel mettere a disposizione le loro fonti bibliografiche e archivistiche e per il loro aiuto nel pubblicare un articolo scientifico nella rivista omonima.





## Indice delle abbreviazioni

- ACT: Archivio cantonale del Canton Ticino, Svizzera.
- AHSNCF: Archivio delle ferrovie dello Stato francese (SNCF).
- AUIC: Archivio dell'Unione Internazionale delle ferrovie (UIC).
- AUE: Archivio dell'Unione europea (UE).
- BENELUX: Contrazioni dei nomi dei paesi: Belgio, Lussemburgo e Paesi Bassi.
- CED: Comunità europea di difesa.
- CEE: Comunità economica europea.
- CECA: Comunità europea del carbone e dell'acciaio.
- CEH: Conferenza europea per gli orari.
- CEMT: Conferenza europea dei Ministri dei trasporti.
- CIWL: Compagnia internazionale dei vagoni letti.
- CTI: Comitato dei trasporti interni.
- DB: Deutsh Bahn: Ferrovie dello Stato tedesche.
- EC: Eurocity
- ETR: Elettro treno rapido: treno ad alta velocità delle Ferrovie italiane.
- ECITO: Organizzazione centrale interna dei trasporti europei.
- EUROFIRMA: Società europea per il finanziamento del materiale ferroviario.
- FIT: Forum Internazionale dei trasporti.
- FS: Ferrovie dello Stato italiane.
- FFS: Ferrovie federali svizzere, anche denominato SBB per traduzione tedesca e CFF per traduzione francese.
- IC: Intercity.
- ICE: Intercity express: treno ad alta velocità delle ferrovie tedesche.
- LGV: Linea ad alta velocità, specialmente evocato per la Francia, ma non solo.
- NATO: Organizzazione del Trattato dell'Atlantico Nord.
- NS: Nederlandse Spoorwegen: Ferrovie dello Stato olandese.
- RENFE: Red nacional de los ferrocarriles españoles: Ferrovie dello Stato spagnolo.
- SNCB: Société national des chemins de fer belge: Ferrovie dello Stato belga.
- SNCF: Société national des chemins de fer: Ferrovie dello Stato francese.
- OCSCE: Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico.
- OECE: Organizzazione per la cooperazione economica europea.

- OMC: Organizzazione mondiale del commercio.
- ONU: Organizzazione delle Nazioni Unite.
- OSCE: Organizzazione per la sicurezza e la cooperazione in Europa.
- PAC: Politica agricola comune.
- SHAEF: Supreme Headquarters of the Allied Expeditionary Forces
- TEE: Trans Europ Express.
- TEEM: Trans Europ Express Merci.
- TGV: Train à grande vitesse: Treno ad alta velocità delle ferrovie francesi.
- UIC: Unione Internazionale delle ferrovie.
- UE: Unione Europea.

*“I binari delle ferrovie, passando al di là dei confini, rappresentano il simbolo dell’Unione, formando in Europa una sola rete di ferrovia”*

Franciscu Dan Hollander, presidente delle Ferrovie neerlandesi e ideatore del progetto Trans Europ Express.

## **Introduzione**

La rete Trans Europ Express nasce della volontà di pensare al futuro europeo. Essa è stata ideata come tratto d’unione dei paesi europei.

Questo progetto prende corpo negli anni successivi alla fine della Seconda Guerra mondiale, quando appariva necessario creare una nuova mappa europea, che trascendesse le due guerre mondiali e rimettesse al centro l’Europa stessa.

Il progetto Trans Europ Express trova le sue radici proprio negli anni del secondo dopo guerra, quando i politici europei, sensibilizzati dalle due guerre mondiali, presero coscienza della necessità di stabilire dei ponti tra i paesi del continente. La Società delle Nazioni, creata dopo la Prima Guerra mondiale, non aveva raggiunto i suoi obiettivi; aveva fallito nel proteggere l’Europa e il mondo tutto dai tormenti di una nuova guerra mondiale.

Vi era bisogno di un’Europa coesa, al fine di evitare un’ennesima guerra. Per far ciò, la costruzione europea doveva necessariamente munirsi di una rete efficace di trasporti, così da favorire gli spostamenti dei cittadini europei. Una rete di trasporti europea avrebbe permesso di approfondire le mutue conoscenze dei vari popoli europei, nonché di approfondire le relazioni tra i paesi del Vecchio continente. Vi era bisogno di un nuovo modello nel campo dei trasporti, che favorisse i viaggi sul continente, gli scambi sul piano politico ed economico. La nuova rete di trasporti doveva necessariamente includere lo sviluppo di nuove tecnologie, e di nuovi mezzi di trasporto.

Diversi politici, imprenditori, diplomatici e funzionari internazionali presero atto della necessità di innescare un nuovo processo di cooperazione e mettere in piedi nuovi organi che favorissero

il dialogo a livello multilaterale. Al livello mondiale, questa volontà trovò una sua concretizzazione con la creazione dell'Organizzazione delle Nazioni Unite, che ebbe come scopo quello di non ripetere gli stessi errori della defunta Società delle Nazioni. Lo Statuto delle Nazioni Unite, firmato mentre la Seconda Guerra mondiale era ancora in corso, mirava a favorire un nuovo rapporto tra gli Stati membri nel tentativo di trovare una soluzione rapida per riportare la pace nel mondo.

Su scala europea il discorso fu diverso; la volontà di riavvicinamento dei popoli europei fu presente, ma si scontrò con ferite ancora troppo recenti. Le popolazioni del Vecchio continente non erano pronte a “voltare pagine”. Fu necessaria l'autorevolezza di un personaggio come Winston Churchill che con il suo discorso, tenutosi all'Università di Zurigo, nel settembre 1946 rilanciò il concetto degli “Stati Uniti d'Europa”; tale espressione era stata coniata da Victor Hugo, celebre scrittore francese, alla metà del XIX secolo. I popoli europei erano ancora scossi dalle ripercussioni della guerra, la minaccia dell'Unione Sovietica si faceva sempre più presente e pesante, e tutto ciò impediva di concentrare gli sforzi nella costruzione di rapporti saldi fra le nazioni europee.

## La nascita e lo sviluppo delle ferrovie

Durante il XIX secolo, sul continente europeo, viaggiava una percentuale ridottissima di persone. Questa percentuale aumentò di anno in anno con la costruzione di linee ferroviarie. La nascita del trasporto ferroviario nell'Inghilterra degli inizi del XIX secolo mirava principalmente ad aumentare la produzione industriale. L'invenzione della macchina a vapore durante il XVIII secolo, sempre in Inghilterra, permise di mettere a punto le prime locomotive capaci di trainare su distanze molto corte dei carri. Dopo questo primo successo, il trasporto su binari non avrebbe mai cessato di avvalersi dell'ingegnosità degli ingegneri che ne favorirono il successo. Dalla prima locomotiva ideata dall'ingegnere britannico nel 1803 al fine di poter trasportare il carbone estratto dalle miniere del Nord dell'Inghilterra. Essa viaggiava ad una velocità di punta di 8 chilometri orari. Uno dei maggiori esponenti della storia delle ferrovie mondiali è senza dubbio Georges Stephenson, anche lui ingegnere inglese, le cui locomotive a vapore permisero un vero salto di qualità nonché di velocità e segnarono la storia delle ferrovie. La più famosa di tutte è senza dubbio la “*Rocket*”, concepita nel 1829 per trainare i treni passeggeri tra Liverpool e Manchester. Essa poteva trasportare 30 passeggeri ad una velocità



massima di 40 chilometri orari. In seguito, le diverse locomotive costruite furono sempre più potenti e veloci. Presto, si vennero a creare delle linee destinate al traffico dei passeggeri che diedero l'avvio a l'era della ferrovia nel mondo.<sup>1</sup> La ferrovia si sviluppò in modo crescente e i binari divennero parte del paesaggio naturale; le città combatterono per avere una loro fermata o la loro linea. Questo contribuì ad aumentare il numero di spostamenti tra le città; il treno permise di accorciare considerevolmente i tempi di percorrenza. L'Europa diventò il campo di battaglia preferito delle ferrovie, che si espansero in concomitanza alla crescita industriale. Il treno favorì il trasporto umano e il raggiungimento dei lavoratori nelle periferie. Il treno fu così il principale mezzo di trasporto del XIX secolo. Nel 1866, in Italia furono trasportati ben 14 milioni di passeggeri, una cifra molto importante per l'epoca.<sup>2</sup>

Le prime forme di ferrovia moderna giungono dal continente americano, il quale si era mostrato sin da subito interessato da questa nuova tecnologia, sviluppata sì nelle regioni industriali inglesi ma con lo scopo di favorire il trasporto delle materie estratte, in particolare del carbone. La storia dell'America è legata a doppio filo alla storia ferroviaria, in quanto questo mezzo di trasporto ha giocato un ruolo di primaria importanza nella costruzione del paese, in particolare per l'espansione verso l'Ovest; la conquista del famoso *Far West*. La costruzione della linea che collega l'Est all'Ovest si concluse nel 1869, quando la stazione di Chicago, ancora oggi principale snodo ferroviario, si collegò fino alla California dalle linee dell'Est del paese: gli americani ottennero così l'unione del paese. I viaggi da Est a Ovest, in treno, divennero mitici e favorirono la costruzione del paese. La costruzione di grandi opere, soprattutto nelle regioni desertiche, dove tante persone persero la vita, in particolar gli operai cinesi, arrivati in massa per la costruzione di queste linee che attraversavano l'America.

Un imprenditore americano di nome Georges Pullman viaggiava spesso per affari ed era dunque costretto a viaggi interminabili. Durante uno di questi gli venne l'idea di concepire una vettura (*car* in inglese) munita di letti, nella quale si potesse viaggiare sdraiati su lettini disposti lungo un corridoio centrale: questa idea ebbe un grande successo. Durante la guerra di Secessione l'uomo diventò il capo della *Pullman Car Company*, la quale contribuirà a migliorare in modo sostanziale i viaggi ferroviari. Fece anche modificare i carrelli delle carrozze per renderli meno rumorose e soggetti al sobbalzo del treno sui binari.<sup>3</sup> Questo era infatti un problema delle ferrovie e impediva il loro vero sviluppo, principalmente sulle lunghe distanze, dove il comfort

---

<sup>1</sup> C. Limming, *Les grands trains*, Edition Larousse, Paris, 1989, pp 7-15.

<sup>2</sup> C. Golzio, *Storia delle ferrovie*, Edizioni Loescher Editore, 1966, Torino, p.41.

<sup>3</sup> C. Limming, *L'Orient Express*, Editions E/P/A, 2017, Parigi, p.30

era ad uno stato rudimentale. Tali innovazioni hanno contribuito a migliorare in modo sostanziale il trasporto dei passeggeri su rotaia.

## La nascita dei treni “Orient Express”

Un belga di nome Georges Nagelmackers, figlio di una ricchissima famiglia, partì per l’America, dopo una discussione con suo padre, dove incontrò una sua cugina della quale s’innamorò. Rimanendo in America per un lungo periodo ebbe l’occasione di poter viaggiare come turista e scoprì il Nuovo Continente in treno, a bordo delle ormai celebri vetture Pullman.

L’esperienza americana di Nagelmackers gli suggerì l’idea di trapiantare il modello americano in Europa. In quel tempo, sul Vecchio Continente, la ferrovia rappresentava pressoché l’unico mezzo di spostamento, almeno per i viaggi a lunga percorrenza, comportando un risparmio di tempo rispetto ad altri mezzi come le diligence. Georges Nagelmackers ebbe per primo questa idea; collegare le principali città europee per mezzo di un treno dotato di ogni comfort, in modo da rendere l’esperienza del viaggio indimenticabile. Decise di lanciarsi in una nuova avventura che avrebbe segnato profondamente il trasporto in Europa.

Nel 1872, Nagelmackers costituì “la Società Internazionale delle carrozze letti”, la famosa CIWL, con lo scopo di migliorare la qualità dei comfort a bordo, prendendo a modello Georges Pullman. Lo storico francese delle ferrovie, François Caron, mette in rilievo che si trattò della prima rete internazionale di ferrovie; un elemento, dunque, fondamentale nella storia dell’Europa.<sup>4</sup> Nel 1882, la Conferenza di Berna permise di stabilire delle regole comuni per le ferrovie europee, specialmente nei settori commerciali e tecnici.<sup>5</sup>

Nel 1883, lo stesso Nagelmackers lanciò la sua impresa più famosa: l’*Orient Express*, che fu sinonimo di viaggi mitici e unici nel loro genere, in particolar modo attraverso quelle regioni europee meno ospitali, come la penisola balcanica. La maggior parte dei treni Orient Express raggiungevano mete quali Vienna, Venezia e soprattutto Costantinopoli, capolinea principale della rete.<sup>6</sup> Fu il primo a ragionare sul concetto di “viaggio diretto “su scala europea, cioè senza coincidenze tra le varie reti nazionali. In effetti, era consuetudine a l’epoca cambiare spesso di

---

<sup>4</sup> F. Caron, *Histoire des chemins de fer français*, Op.cit., p.25.

<sup>5</sup> Ibid. p.26.

<sup>6</sup> Ibid., p. 30.

treno, specialmente ai confini; le locomotive a vapore, infatti, avevano un tempo di percorrenza limitato e dovevano essere ricambiate più volte lungo il viaggio.

Nagelmackers fu il primo a ragionare su come accelerare i viaggi, senza tuttavia aumentare la velocità dei treni: le locomotive non potevano andare oltre i 50 chilometri orari, loro velocità di punta. Nagelmackers ebbe allora l'idea di ridurre i tempi di sosta nelle stazioni intermedie, concordando con gli Stati un nuovo concetto di fermata intermedia. In precedenza, quando il treno si fermava in una stazione, il tempo di sosta era piuttosto elevato, soprattutto quando si doveva cambiare la locomotiva a vapore.

Georges Nagelmackers ebbe un'altra idea per permettere di ridurre ulteriormente i tempi di sosta presso le stazioni intermedie: era consuetudine a quel tempo che i passeggeri scendessero dal treno per recarsi presso i buffet situati negli edifici delle stazioni, in particolare nell'ora di pranzo e cena; era inconcepibile, a quel tempo, che si potesse mangiare durante il viaggio. Georges Nagelmackers fu così il primo, in Europa, a ideare una carrozza ristorante, nella quale i viaggiatori potessero essere serviti, come se fossero al tavolo di un ristorante.<sup>7</sup> Nagelmackers importò questo concetto dagli Stati Uniti; fu sin da subito una rivoluzione perché pranzo e cena divennero momenti privilegiati del viaggio. Con questo metodo, nel 1883, anno di lancio dell'Orient Express, dopo il primo viaggio inaugurale alla fine dell'anno 1882, Parigi e Vienna erano collegate in 28 ore, risparmiando ben sei ore di viaggio rispetto agli altri treni.<sup>8</sup>

Il marchio Orient Express è entrato nella storia perché è riuscito a proporre un altro tipo di viaggio, il quale si distingueva notevolmente di ciò che veniva fatto prima. Georges Nagelmackers ha contribuito ad inaugurare una nuova era, dove il viaggio non era più tempo perso: scompartimenti, lettini, cuccette, carrozza e servizio ristorante, carrozza salotto con pianoforte, il tutto pensato affinché il viaggio scorresse più velocemente e gradevolmente. I lunghi viaggi trascorrevano tra la notte passata nei singoli scompartimenti, la mattina con la prima colazione, l'attesa del pranzo, le discussioni tra i passeggeri, il pranzo, i giochi pomeridiani, l'ora del tè ascoltando un musicista che suonava il pianoforte e infine l'attesa della cena, e infine, per concludere la serata, con concerti nell'ultima carrozza del treno, la quale assomigliava ad un salotto.<sup>9</sup> I viaggi dell'Orient Express furono esperienze uniche nel loro genere, ed è proprio per questo che si sono contraddistinti nella storia ferroviaria come sinonimo dell'arte del viaggio in treno per eccellenza, sinonimo di lusso e di avventura; dato che, a quel

---

<sup>7</sup> Ibid., p 58

<sup>8</sup> Ibid., pp 58/59

<sup>9</sup> Ibid. p 62.

tempo, non era, consueto spostarsi al di fuori della propria regione, ancor di più spostarsi in mete lontane tale Costantinopoli. L'Oriente Express rimane ancora, ai nostri giorni, il simbolo di un'epoca, quella a cavallo tra la fine del XIX secolo e l'inizio del XX secolo. Questo treno simboleggia il viaggio in treno per eccellenza e segnerà per sempre la storia e l'immagine del trasporto ferroviario in Europa.

I viaggi a bordo dei treni Orient Express aprirono una nuova fase negli spostamenti degli europei, e non solo in ambito ferroviario. L'Orient Express offriva la prospettiva di muoversi all'interno dello spazio europeo, in condizioni mai viste in precedenza. Evidentemente, erano pochi coloro che potevano viaggiare a bordo di questi treni: era inconsueto spostarsi ed uscire dal proprio paese; coloro che lo utilizzavano erano prevalentemente diplomatici, imprenditori, politici ed esponenti di un ceto sociale elevato.<sup>10</sup>

Durante la seconda metà del XIX secolo, le ferrovie presero realmente piede; in questo periodo vennero costruite, le grandi linee ferroviarie, le stesse sulle quali si circola ancora oggi in tutti i paesi europei.

Ogni città d'Europa desiderava la propria linea ferroviaria, la quale avrebbe permesso una connessione con le grandi città e dalle grandi città alle capitali dei singoli Stati. Nel 1875, l'Europa contava 123 000 chilometri di binari, mentre in America i binari raggiungevano quota 129 000, su uno spazio però ben più ampio.<sup>11</sup> Nel 1910, l'Europa raggiungeva quota 280 000 chilometri di binari; queste cifre dimostrano come la ferrovia si sia sviluppata e diffusa in tutta Europa.<sup>12</sup> Nel 1886, ogni regione d'Italia era collegata dalla ferrovia.<sup>13</sup>

---

<sup>10</sup> S. Dubois Collet, *L'Histoire prend le train*, Les éditions de l'Opportun, 2019, Paris.

<sup>11</sup> A. Conte, *L'épopée des chemins de fer français*, Edition Plon, Paris, 1996, p 197.

<sup>12</sup> Ibid., p 197

<sup>13</sup> *Ferrovie dello Stato, 1839/1999, un viaggio lungo 160 anni*, Ferrovie dello Stato, 1999, p.79.

## La costruzione della rete ferroviaria europea: tra gallerie e treni internazionali

La costruzione della rete ferroviaria in Europa si è sviluppata su due piani. Il primo vedeva la costruzione di un'immensa rete capillare, in grado di collegare i più piccoli centri cittadini alle città di più ampia estensione e rilevanza: l'arrivo della ferrovia rappresentò per queste piccole città una vera e propria rivoluzione. Il secondo piano riguardava la costruzione di opere infrastrutturali di primaria importanza, lungo le principali direttrici europee. Tra queste opere, le più imponenti sono senz'altro i lunghi trafori scavati nella catena delle Alpi. Tra questi, il traforo ferroviario del Moncenisio fu un'opera considerevole, che ha necessitato 14 anni di lavoro al fine di collegare Modane a Bardonecchia; con l'obiettivo iniziale di collegare le due sponde alpine del Regno di Sardegna. Dopo il 1861, la Savoia e il territorio di Nizza passarono alla Francia e il traforo divenne allora un tratto d'unione tra le due sorelle latine, quando fu aperto alle circolazioni, nel 1872. È rimasto il più lungo traforo del mondo per dieci anni, fino all'apertura della galleria del San Gottardo nel 1882.<sup>14</sup> Questa nuova infrastruttura rivoluzionò gli scambi tra la Francia e la giovane Italia dell'epoca, divenendo presto un luogo di passaggio privilegiato. Si poterono trasportare delle merci molto più pesanti e gli scambi commerciali tra i due paesi si fecero sempre più frequenti sino ai nostri giorni. La galleria de Moncenisio (ora spesso chiamata anche galleria ferroviaria del Fréjus, da quando è stata aperta la galleria stradale, aggiudicandosi lo stesso nome) tra la Francia e l'Italia nelle Alpi.<sup>15</sup>

Nel 1906 fu inaugurato il traforo del Sempione tra Briga, nel Canton del Vallese, in Svizzera, e Domodossola, nella regione del Piemonte, in Italia. Fu un'impresa considerevole e ottenne il primato mondiale per lunghezza, con i suoi 19 chilometri scavati nelle Alpi. Con questa inaugurazione si aprì una nuova era per i collegamenti dalla Svizzera francese al Nord Italia e in particolare Milano. Questo nuovo traforo offriva nuove opportunità di collegamenti con città svizzere di primaria importanza quali Ginevra, Losanna e Berna ma anche con il Nord della Francia e in particolare modo Parigi. In effetti, l'apertura del traforo del Sempione fece diventare la rotta svizzera più veloce rispetto a quella del traforo del Moncenisio. La galleria

---

<sup>14</sup> Dal 2016, esistono due gallerie che attraversano il San Gottardo, la prima galleria alla quale facciamo riferimento nel testo è che fu aperta nel 1882 e la seconda galleria, molto più recente, detta di base, e che è tuttora la più lunga galleria del mondo con i suoi 57 chilometri.

<sup>15</sup> Esistono tutt'oggi solo due punti di passaggio ferroviario tra la Francia e l'Italia, l'uno a Ventimiglia lungo la costa e l'altro con il traforo ferroviario del Fréjus di cui parliamo nel testo. E attualmente in costruzione un traforo di base, sull'esempio avvenuto in Svizzera con il traforo del San Gottardo, tra le due sponde delle Alpi, detto Torino-Lione.

del Sempione e la linea Domodossola-Milano acquisirà, d'ora in avanti, un traffico sempre più crescente. Non tarderanno infatti a passare su questi binari i grandi treni internazionali che collegarono l'Italia a Parigi. Tra questi si poteva trovare anche l'Orient Express diretto a Costantinopoli, che cambiò percorso per sfruttare i migliori tempi di percorrenza offerti dal nuovo traforo. Nasce così il mitico "Venice Simplon Express", il quale collegava Parigi a Venezia, prima di prolungare il suo viaggio verso l'Oriente, mentre la seconda rotta faceva sempre transitare i treni via Vienna in Austria. Il successo fu tale che la compagnia CIWL in carica dei treni Orient Express non tardò a stabilire un servizio dedicato alla tratta Parigi-Venezia, sfruttando la marca *Sempione*, segno di velocità e riduzione dei tempi di viaggio. Col passare degli anni, le destinazioni Orient Express si moltiplicarono. Delle nuove relazioni ferroviarie nacquero, sviluppando anche il concetto della "carrozza diretta"; sistema che consisteva nell'agganciare e sguanciare una carrozza alla coda di altri treni in modo da raggiungere la destinazione desiderata. Con questo nuovo sistema, il numero delle città raggiunte dall'Orient Express aumentava considerevolmente. Non era raro che una carrozza Orient Express venisse, per esempio, sguanciata a Milano dalla coda del treno diretto a Venezia, per agganciarla ad un altro treno diretto a Genova, permettendo anche a certi clienti di raggiungere questa ulteriore destinazione.

Gli anni a cavallo tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo sono sicuramente gli anni in cui il trasporto ferroviario si è consolidato; questo sia sul piano dei viaggi regionali, che su quelli su scala nazionale e internazionale. Grazie all'apertura di nuove linee, di nuove infrastrutture, veri capolavori di ingegneria, come i ponti e i viadotti ma anche i sopracitati trafori; il treno diventava sempre il mezzo di collegamento prediletto. I viaggi su scala europea diventavano sempre più frequenti, e numerosi furono i treni prestigiosi che presero il loro avvio in questo periodo. Si pensi, ad esempio, al famoso "Roma Express" che collegò dal 1883 Roma a Parigi con prolungamenti su Calais, per i passeggeri diretti oltre Manica.<sup>16</sup> Il "Sud Express" tra Parigi e Lisbona con coincidenza a Hendaye, a seconda degli anni. Il famoso "Train Bleu" che collegava Parigi a Ventimiglia via la Costa Azzurra. E infine, l'"Étoile du Nord" il quale collegò dal 1920 Parigi ad Amsterdam via Bruxelles. Quest'ultimo treno diverrà, nella seconda parte del XX secolo uno dei più famosi Trans Europ Express.

Si consolidava quindi in questi decisivi anni, una vera rete di ferrovia europea, con treni che attraversavano più paesi e che miravano a collegare le principali città d'Europa, sino all'Asia.

---

<sup>16</sup> Il « Roma Express » fu il primo collegamento tra due capitali europee, operato nel 1883, un treno diverso dagli Orient Express, dedicato specialmente al trasporto passeggero tra Francia e Italia.

Il treno rappresentava il mezzo di trasporto più veloce, più sicuro e confortevole. Non è un caso se molti di loro sono entrati a far parte dell'immaginario collettivo.

Alcuni treni famosi servirono da *location* per alcuni romanzi e film. Uno dei più famosi è sicuramente l'“Assassinio dell'Orient Express” di Agatha Christie pubblicato nel 1934. Si può citare anche il “Roma Express”, precedentemente menzionato. Quattro romanzi hanno come sfondo il viaggio tra Parigi e Roma, tra cui uno del famoso scrittore irlandese Arthur Griffiths, intitolato esattamente come il treno, e pubblicato nel 1907. Questo stesso treno fu anche oggetto di due film, uno inglese (1932) e un altro francese (1950).

## L'emergenza di nuovi mezzi di trasporto

A partire dei primi decenni del XX secolo, altri mezzi di trasporto fecero capolino e cercarono di ritagliarsi uno spazio accanto alle ferrovie; si fa riferimento al trasporto in automobile e al trasporto aereo: due mezzi di trasporto, che a loro modo, segneranno la rivoluzione della mobilità nel corso del XX secolo.

Il trasporto in automobile nasce nella seconda parte del XIX secolo ma prende il suo vero avvio all'inizio del XX secolo, inseguendo l'avanzata della rivoluzione industriale. Tuttavia, le automobili in circolazione erano pochissimi, solo 8 000 in America per l'anno 1900, una cifra destinata a crescere in modo esponenziale, visto che nel 1913 il numero di automobili in circolazione supererà il milione.<sup>17</sup> Delle aziende come Ford, svilupparono automobili maggiormente accessibili, come la famosa Ford T. Le persone iniziavano ad apprezzare questo nuovo mezzo di trasporto, che dava una sensazione di libertà, libertà di partire quando si voleva, e di andare dove si voleva.

Nei primi anni del Novecento, solo in pochi, maggiormente abbienti potevano permettersi l'acquisto di un'automobile privata. Quest'ultima era oggetto di tutte le curiosità; non erano rari i raggruppamenti di persone attorno alle poche automobili allora in circolazione. Col passare degli anni, diveniva sempre più usuale vedere delle automobili sulle strade europee.

---

<sup>17</sup> State motor vehicle registration by years, 1900-1995, disponibile al seguente indirizzo internet : <https://www.fhwa.dot.gov/ohim/summary95/mv200.pdf>, consultato il 13/09/2021.

Nel frattempo, si sviluppava un'altra tecnologia destinata anch'essa a un grande avvenire: si trattava dei primi aerei. Dopo la famosa impresa dei fratelli Wight, i primi a fare decollare un aereo il 17 dicembre 1903 negli Stati Uniti, furono condotti altri progetti conclusi a buon fine; ad esempio la Manica fu attraversata nel 1909; nel 1911 fu aperta in Inghilterra la prima rotta postale aerea; e il 1° gennaio 1914 ebbe luogo il primo volo commerciale al mondo da St Petersburg a Tampa in Florida negli Stati Uniti d'America, sotto la guida dell'aviatore americano Tony Jannus. Si noti come le fasi di sviluppo del trasporto aereo siano ravvicinate cronologicamente e questo preannunciava l'immenso successo di tale mezzo di trasporto, assolutamente rivoluzionario. Gli aerei destavano curiosità; nel 1910 iniziarono a tenersi dei saloni aereonautici, come quello del Bourget a Parigi, tutt'oggi uno dei più famosi al mondo.

Tuttavia, sarà durante la Prima Guerra mondiale che questi due nuovi mezzi di trasporto poterono diffondersi per necessità belliche. Durante questi anni la produzione di automobili e aerei raggiunse un livello di produzione mai visto, sfruttando anche le nuove strategie di fabbricazione, fra cui il fordismo in America che non tarderà ad essere emulato nel resto del mondo. Le fabbriche lavoravano a pieno regime per favorire le attività militari. Alla fine della guerra molti aerei e automobili furono trasformati per un utilizzo civile e ciò fece crescere il numero di automobili e aerei in circolazione.

Un altro mezzo di trasporto, strettamente connesso allo sviluppo degli aerei, suscitò molto interesse da parte dei contemporanei: il dirigibile. Si tratta di una tecnologia nata nel XIX secolo e che prende avvio a partire dai primi anni del XX secolo. Come per i due sopracitati mezzi di trasporto, fu la Prima Guerra mondiale a influire sullo sviluppo di tale mezzo trasporto; in particolare con la firma tedesca *Zeppelin*, che diventerà la principale azienda di costruzione in tale ambito. I dirigibili di *Zeppelin* erano costruiti per essere di grandi dimensioni e trasportare sempre più passeggeri; ad esempio per il trasporto delle truppe tedesche. Gli stessi tedeschi li usarono anche per alcuni bombardamenti, o più spesso, per missioni di ricognizione. Per entrambi gli obiettivi, i dirigibili non si dimostrarono particolarmente efficaci, se messi a confronto con gli aerei, che, come questi ultimi, furono impiegati per la prima volta in una guerra su scala europea e mondiale. Il periodo tra le due guerre mondiali fu dunque molto propizio allo sviluppo dei dirigibili; in effetti questo sarà il loro periodo d'oro.

I dirigibili erano usati prevalentemente in Europa, e i tedeschi della *Zeppelin* si dimostrarono i più capaci nella loro costruzione. Essi furono usati anche sulle relazioni oltre oceaniche per collegare l'Europa e l'America, anche se erano fortemente condizionati dalle variazioni meteorologiche. Furono due gli eventi che segnarono la fine dell'avventura dei dirigibili nel



mondo: la prima fu la conquista del potere da parte dei nazisti in Germania, con l'obiettivo di rivincita, dopo la sconfitta della Prima Guerra mondiale, e le pesanti ripercussioni economiche e sociali che si erano susseguite. I nazisti, e per primo Hitler, non erano affatto interessati a questa tecnologia, non ritenuta fruibile nell'ottica dei futuri scenari bellici. Al più, i dirigibili avrebbero potuto essere impiegati in missioni di ricognizione ma non avrebbero potuto offrire una risposta efficace di fronte a un eventuale attacco da parte degli aerei. I tedeschi erano i più avanzati con questa tecnologia, come si è visto in precedenza, e diversi progetti furono rimandati per poi essere definitivamente accantonati di fronte al successo degli aerei. Il secondo evento fu quello del 6 maggio 1937: il dirigibile "*Hindenburg*" mentre stava per atterrare a New York, negli Stati Uniti d'America, quando un incendio ne causò l'esplosione e la morte di 35 passeggeri. Questo incidente ebbe un'eco mediatica notevole, perché si trattava della prima traversata dell'*Hindenburg* dell'anno. Le traversate, infatti, erano sospese durante l'inverno per cause metereologiche, e l'incidente fu filmato da molte compagnie cinematografiche. Così, le immagini dell'incendio furono viste in tutto il mondo; questo contribuì a danneggiare l'immagine dei dirigibili.

La Seconda Guerra mondiale segnerà la fine di questo mezzo di trasporto in favore degli aerei, i quali erano più robusti, seppure soggetti a frequenti incidenti.

Nel frattempo, il trasporto automobilistico si diffondeva in maniera massiccia. Sin dagli anni Venti, alcuni esperti emisero il loro verdetto secondo il quale il trasporto ferroviario si sarebbe estinto da solo di fronte alla forte crescita del trasporto automobilistico. Infatti, in Francia circolavano 337 000 automobili nell'anno 1920, con una crescita di 2 milioni nell'anno 1938.<sup>18</sup> Tuttavia, se è vero che il trasporto automobilistico visse una crescita indiscutibile, che sarebbe culminata nei decenni dopo la Seconda Guerra mondiale, è anche vero che il trasporto ferroviario rimarrà di gran lunga il modo di viaggiare più popolare e utilizzato.

---

<sup>18</sup> R. Lang, *Trains ou automobiles : le choix de l'usager*, Editions economica, Paris, 1980, p 5.

## Il vantaggio delle ferrovie

La Prima Guerra mondiale aveva dimostrato come il trasporto ferroviario fosse il modo più efficace per trasportare merci pesanti e truppe. I governi compresero che non se ne poteva fare a meno e proposero di sviluppare e consolidare una rete già ben densificata. Si trattava, innanzitutto, di costruire delle grandi direttrici per dimezzare i tempi di percorrenza e allo stesso tempo, le ferrovie intrapresero il loro lungo percorso di modernizzazione. Queste sperimentazioni portarono a quello che prometteva di essere una vera rivoluzione: la trazione elettrica. La Svizzera fu il primo paese al mondo a sviluppare una trazione elettrica per il trasporto su rotaia. In effetti, la Svizzera è un paese che si presta bene all'implementazione di questa tecnologia, essendo un paese di montagna, dove, peraltro, sono presenti numerosi infrastrutture idriche. La Confederazione è il paese ideale, perché raggruppava in sé tutti gli elementi utili per mettere alla prova tale tecnologia, avendo numerosi centri cittadini separati da montagne, fiumi e laghi. Si consideri anche, che fino al 1910 la Svizzera era il paese che produceva più elettricità al mondo.<sup>19</sup> La Svizzera prese la decisione di elettrificare la sua rete ferroviaria, già a partire dal 1902, cioè molto prima di tutte le altre ferrovie al mondo.

In Italia, le prime linee elettrificate riguardarono la Milano-Varese-Porto Ceresio, seguita dalle vicine linee di Sondrio e Domodossola. Pochi anni dopo fu elettrificata la linea del Frejus, la quale collega Torino a Modane. Anche in Francia le prime ferrovie elettrificate riguardavano le linee alpine, come ad esempio il tratto tra Saint Gervais les Bains, Chamonix, Vallorcine, al confine con la Svizzera, e poi verso Martigny nel Vallese. La seconda fu proprio la linea del Fréjus, da lato francese, da Chambéry a Modane dove incontrava la linea italiana. Tuttavia, i sistemi di alimentazione elettrica si differenziavano: i francesi scelsero la tecnologia del terzo binario, detto anche terza rotaia, mentre gli italiani scelsero la tecnologia della corrente alternata trifase. Queste due tecnologie, anche se erano delle vere prodezze ingegneristiche, non resistettero alla prova del tempo perché la tecnologia della corrente continua si rivelò alla fine quella migliore e più adatta all'alimentazione ferroviaria. Le altre linee furono elettrificate seguendo questa tecnologia, e quelle già elettrificate furono convertite a questo tipo di alimentazione. La sfida dell'elettrificazione della rete sarà predominante nella storia delle ferrovie del XX secolo. Essa rappresentava il futuro del trasporto ferroviario: una ferrovia più

---

<sup>19</sup> S.Boss, Sotto tensione : come si è elettrificata la Svizzera, *Swiss-info.com*, disponibile su internet : [https://www.swissinfo.ch/ita/storia\\_sotto-tensione---come-si-%C3%A8-elettrificata-la-svizzera/44238840](https://www.swissinfo.ch/ita/storia_sotto-tensione---come-si-%C3%A8-elettrificata-la-svizzera/44238840), sito consultato il 13/09/2021.

veloce, quindi più moderna, e anche più pulita, poiché non si deve dimenticare che il vapore generato dalle locomotive provocava una fumata di carbone che entrava negli scompartimenti delle carrozze e si depositava sui vestiti dei passeggeri nonché sui loro visi e i loro capelli. Per questi motivi, la ferrovia era già considerata come un mezzo fatiscente.<sup>20</sup>

## La nascita dell'Unione Internazionale delle ferrovie (UIC)

Nel 1922 nacque un'importante organizzazione internazionale: si tratta dell'Unione Internazionale delle ferrovie, in francese "*Union Internationale des Chemins de fer*" con base a Parigi, dove risiede tuttora. I rappresentanti dei 34 paesi più potenti, riunitosi a Genova il 3 maggio 1922, decisero la creazione di un'amministrazione ferroviaria permanente al fine di unificare e migliorare le condizioni delle ferrovie su scala internazionale. La Commissione dei trasporti della Società delle Nazioni appoggiò l'iniziativa nella prospettiva di "armonizzare l'Europa ferroviaria proponendo un nuovo modo operatorio".<sup>21</sup> Furono intensi i dibattiti per stabilire quale forma dovesse avere la nuova organizzazione e dove fosse meglio insediarla; ad esempio la Germania spinse molto affinché la nascente organizzazione venisse affidata alla Svizzera e avesse sede a Ginevra. Tuttavia le sollecitazioni francesi, appoggiate dall'alleato britannico, fu tale che la nuova UIC si insediò nella capitale francese.<sup>22</sup>

La Conferenza inaugurale dell'UIC ebbe luogo a Parigi dal 17 al 20 ottobre 1922, alla quale parteciparono i rappresentanti di 27 paesi e 46 amministrazioni ferroviarie. Gli statuti della nuova organizzazione furono creati e approvati dai delegati; il numero di voti di cui disponeva ogni amministrazione era proporzionale alla lunghezza delle reti. Secondo questa logica, la Germania ebbe il numero più elevato con 13 voti, seguivano la Francia con 12, la Gran Bretagna con 11, l'Italia con 8 e via discorrendo sino a paesi con uno solo voto come il Lussemburgo.<sup>23</sup>

---

<sup>20</sup> F. Didelot, « Les CC 7100 en Maurienne », *Ferrovissime*, Mars 2010.

<sup>21</sup> G. Ribeil, Histoire de l'intéropabilité des chemins de fer européens ou Les heurs et malheurs d'un enjeu majeur, *Revue Chemins de fer numéro 515*, 2009, p. 37

<sup>22</sup> Ibid., p.38.

<sup>23</sup> Ibid., p.39

## Il trasporto ferroviario tra le due guerre mondiali

Tra le due guerre mondiali, il sistema ferroviario si era sviluppato attorno alle principali direttrici dei singoli paesi. Si iniziò ad intravedere un crescente abbandono delle linee ferroviarie meno redditizie al fine di concentrarsi sugli assi principali. I governi puntarono su tecnologie nuove, come ad esempio la trazione elettrica ma anche con la trazione diesel, la quale si rivelò molto promettente nel sostituire, almeno in un primo momento, i treni a vapore. Inoltre, i treni diesel avevano il vantaggio di essere molto più veloci, e quindi di rendere il viaggio più piacevole. Inizia, all'alba degli anni Trenta l'era delle cosiddette "*Littorine*", ovvero degli automotori diesel che si rivelarono pienamente adatti ad affrontare percorsi scoscesi e raggiungere i piccoli centri. Questo fenomeno non era circoscritto alla sola Italia. In Francia, ad esempio, nello stesso periodo, si svilupparono le famose "*Micheline*" che avevano più o meno le stesse caratteristiche delle loro cugine italiane ma con l'innovazione dello pneumatico su rotaia, sviluppato, non a caso, dalla famosa casa di produzione di pneumatici *Michelin*, da cui deriva il nome. Si iniziava a considerare le ferrovie secondo due aspetti: le tratte fondamentali chiamate in Italia "Direttrici", e le tratte locali. Le prime dovevano essere elettrificate, a seconda della loro importanza strategica. Le seconde avevano lo scopo di favorire la mobilità su scala regionale, tramite l'utilizzo degli automotori. Tale sistema è tuttora, più o meno, operante, avendo dimostrato la sua efficacia anche con l'arrivo dei nuovi treni ad alta velocità. Si aggiunge che gli anni Trenta videro la messa in circolazione dei treni detti "popolari", treni che erano a basso costo con lo scopo di far raggiungere il mare a una popolazione che non aveva l'abitudine di uscire dalla sua zona di abitazione; questo anche di domenica.<sup>24</sup> In Francia, iniziative del genere furono intraprese dopo le prime ferie pagate concesse con il regime del Presidente Blum nel 1935.

Il governo fascista, come il governo nazista in Germania, puntarono al miglioramento tecnologico delle ferrovie. Per esempio, in Italia, si passò dai 3 569 chilometri di linee a doppio binario del 1922 a 4 486 chilometri nel 1940. Sempre in Italia, si passò dai 689 chilometri di linee elettrificate a 5 173 per le stesse date.<sup>25</sup> Delle cifre che ci aiutano a capire come i lavori, nel campo ferroviario, procedessero a pieno regime.

---

<sup>24</sup> S. Maggi, *Le Ferrovie*, Il Mulino, 2013, Bologna, p 143.

<sup>25</sup> *Ibid.* p 145

In Italia, come in altri paesi, i progressi tecnologici sul campo dei trasporti, beneficiavano di un'intensa propaganda mediatica come ne testimonia l'importanza dell'archivio dell'Istituto Luce, il quale era, appunto, incaricato di produrre dei telegiornali, sfacciatamente fascisti. Le ferrovie dovevano apparire moderne per far fronte all'emergere di altri mezzi di trasporto, quali l'automobile e l'aereo. La trazione elettrica fu la spinta decisiva per questa propaganda, insieme con il successo indiscutibile degli automotori. I regimi ritenevano strettamente necessario avere una ferrovia all'avanguardia per via del miraggio bellico che incombeva sull'Europa: la ferrovia era necessaria per il trasporto di mezzi pesanti. Inoltre, restituiva l'immagine di un paese moderno e all'avanguardia.

La ricostruzione di grandi stazioni fu parte di tale strategia. È noto a chiunque abbia viaggiato in Italia, che le stazioni ferroviarie risalgono nella maggiore parte dei casi al periodo tra le due guerre mondiali, dai principali scali come Roma Termini (quest'ultimo inaugurata nel 1950, ma i lavori erano cominciati negli anni Trenta) o Milano Centrale, passando da altre stazioni importanti quali Venezia Mestre o Firenze Santa Maria Novella, fino alle fermate più piccole. La stazione di Milano Centrale risale al 1931 e rappresenta l'ultima grande stazione d'Italia, con un edificio di grande prestigio, monumentale sotto tutti gli aspetti, riconosciuta sin da subito da tutti i viaggiatori come tale; aveva lo scopo di impressionare chiunque arrivasse sotto le sue volte ed era considerata come una vera "cattedrale del movimento" secondo le parole dell'architetto Ulisse Stacchini, progettatore dell'attuale stazione. La ricostruzione delle principali stazioni italiane mirava a dare l'impressione che l'Italia fosse rivolta verso il futuro. La ricostruzione e l'ampliamento delle stazioni in Italia ci aiuta capire come il trasporto ferroviario fosse importante a quell'epoca.<sup>26</sup>

Con l'elettrificazione della principale direttrice d'Italia negli anni Trenta, la Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli, le Ferrovie dello Stato poterono utilizzare un nuovo elettrotreno, il quale assomigliava all'automotrice diesel ma usava la tecnologia elettrica. Questo permise di dimezzare i tempi di percorrenza tra le principali città del paese. Risale agli inizi del 1930 la creazione dei treni detti "rapidi" sulle dorsali principali tra Roma e Milano, e Milano e Venezia. Questo elettrotreno fu anche oggetto di un record mondiale di velocità eseguito nel 1939 sulla tratta da Firenze a Milano, dove nei pressi di Piacenza il treno raggiunse la velocità di 203 chilometri orari, consentendo di coprire il tratto tra il capoluogo toscano e quello lombardo in meno di 115 minuti, viaggiando a una velocità media di 165 chilometri orari. Tutto ciò dimostra

---

<sup>26</sup> Ibid., p.138.

che il treno è stato oggetto di numerosi investimenti nell'ottica di svilupparlo, nonostante la crescita a tutta velocità dei due altri mezzi di trasporto: la macchina e l'aereo che giocheranno dopo il secondo conflitto mondiale un ruolo privilegiato nel trasportare merci e passeggeri a dispetto del trasporto ferroviario.<sup>27</sup>

## L'età d'oro delle ferrovie negli Stati Uniti d'America

Anche negli Stati Uniti, le ferrovie dell'inizio del XX secolo fino alla fine della Seconda Guerra mondiale rappresentano, come in Europa, il mezzo di trasporto favorito. L'asse delle ferrovie americane si era incentrata sulla dorsale New-York-Chicago, le due maggiori città dell'epoca. Nel 1916, si contavano ben 18 compagnie ferroviarie che si facevano concorrenza su questa tratta; essendo il mercato ferroviario americano già liberale. Il tempo di viaggio era di 18 ore e le compagnie ferroviarie si battevano per saper chi sarebbe riuscito ad arrivare per primo a destinazione. Vi era un treno denominato "*Twentieth Century Limited*", il quale offriva un lusso imparagonabile, superiore a quello dell'Orient Express, mettendo a disposizione dei passeggeri la scelta del tipo d'acqua nei bagni (acqua salmastra o dolce), scrivanie in legno per gli uomini d'affari, parrucchieri e barbieri, stanze da letto o ancora, carrozze ristorante di gran lusso. I suoi bar avevano dei nomi celebri come ad esempio "*Century Lounge*" o ancora "*Century Club*".<sup>28</sup> Alcuni di questi aspetti, ideati quindi oltre oceanico, si ritroveranno nei treni Trans Europ Express. Anche negli Stati Uniti d'America si costruirono grandi stazioni, probabilmente tra le più grandi e spaziose al mondo, come quelle di Washington Union Station o la Centrale Station di New-York, quest'ultima essendo un gioiello architettonico e ingegneristico: la stazione dispone di una meravigliosa cornice che ricorda un arco di trionfo realizzato in marmo, in rame e foglie d'oro. Essa conta ben due piazzali di binari, uno per le grandi linee e l'altro per le linee suburbane, per un totale di ben 42 binari.<sup>29</sup>

---

<sup>27</sup> Ibid., p.148.

<sup>28</sup> C. Lamming, *Les grands trains de 1830 à nos jours*, Op.Cit p 127.

<sup>29</sup> Ibid., p 130.

## Il trasporto ferroviario e la Seconda Guerra mondiale

Alla vigilia del secondo conflitto mondiale, la percentuale di persone che potevano comprare un'automobile non era elevata; le occasioni per viaggiare, sia per lavoro che per turismo, erano piuttosto rare e non c'era necessità nell'essere possedere un'automobile. Il trasporto aereo passeggeri (quello regolare) era quasi nullo: poche destinazioni e pochi aeroporti per passeggeri privilegiati.

Il treno, come mezzo di trasporto sia per le merci che per i passeggeri (molto spesso si trattava di militari), fu ampiamente utilizzato da tutte le nazioni del mondo, giocando un ruolo di primaria importanza, nonostante i ripetitivi bombardamenti che danneggiarono duramente le reti ferroviarie. Per questo motivo, i valichi alpini rappresentarono dei punti strategici sulle strade che portarono dall'Italia alla Germania, in particolare attraverso la Svizzera e il Tirolo. Si ricordi che gli Svizzeri erano arrivati al punto di minare le loro gallerie strategiche, in particolar modo quella del San Gottardo, per far valere la propria sovranità a fronte della Germania.<sup>30</sup> In tutt'Europa, i treni divennero amaramente noti per il trasporto dei deportati diretti nei campi di concentramento nazisti dell'Est dell'Europa.

La fine della Seconda Guerra mondiale vede i bombardamenti concentrarsi sulle infrastrutture, e soprattutto quelle ferroviarie. Gli aerei degli alleati miravano principalmente i luoghi di connessione per causare danni ai tedeschi e i loro alleati. Non si devono neppure sottovalutare gli atti di resistenza che attuarono certi binari o ponti nell'impedire il passaggio dei treni diretti verso la Germania. In Francia, ad esempio, le distruzioni provocarono la perdita di 3200 opere d'arte (ponti, viadotti, gallerie...), 4870 chilometri di binari e 435 ettari di fabbricati ferroviari tra le stazioni, depositi e altri impianti.<sup>31</sup> In Italia, la guerra distrusse circa 7000 chilometri di binari (circa il 30% del totale), 4750 ponti, 64 chilometri di gallerie e 4700 fabbricati tra stazioni, depositi e altri impianti.<sup>32</sup> Inoltre, statistiche importanti, più della metà delle locomotive a vapore (circa il 56%) furono distrutte, il 70% di quelle elettriche e quasi l'80% delle carrozze e bagagliai.<sup>33</sup> Alcune zone d'Italia furono completamente prive di ferrovie per

---

<sup>30</sup> Una delle strategie utilizzate dagli Svizzeri durante la Seconda Guerra mondiale fu proprio quella di disporre delle mine lungo le loro principali gallerie (Sempione, Lotschberg, Gottardo) così da farle esplodere se i nazisti avessero cambiato idea e cercato di invadere la Confederazione elvetica. Le gallerie svizzere erano di primaria importanza nel trasportare delle materie primarie provenienti dall'Italia, l'alleato del regime nazista.

<sup>31</sup> F. Caron, *Histoire des Chemins de fer en France (1937/1997)*, Op.cit., p 115.

<sup>32</sup> S. Maggi, *Le Ferrovie*, Opt.Cit, p 162.

<sup>33</sup> Ibid. p162.

più mesi come ad esempio sulla direttrice Caserta-Foggia.<sup>34</sup> Fino alla fine del 1946, in Italia, i viaggi in treno furono simili ad un'avventura, essendo le tratte aperte a pezzi man mano che le riparazioni venivano eseguite. In Francia, si trovano cifre simili dove la guerra aveva ridotto il numero dei percorsi in treno; questi ammontavano a 609 200 chilometri nel marzo 1944 per arrivare a 103 000 a dicembre 1944.<sup>35</sup> In Francia si ricominciò a viaggiare leggermente prima che in Italia, sebbene le diverse tratte vennero gradualmente riaperte.

## Il dopoguerra, tra ricostruzione della rete e visione di un futuro europeo

Dopo la Seconda Guerra mondiale, i cantieri erano numerosi e questo in tutta Europa. Bisognava ricostruire gli impianti di ferrovie, gravemente danneggiati dalla guerra, riparare il materiale e reperire, per ogni amministrazione ferroviaria, il materiale sparso sui binari europei. Questa non era una missione facile, in quanto la distruzione degli impianti ferroviari toccava tutta l'Europa. Rimpatriare il materiale ferroviario non era cosa semplice, questo in particolare per le conseguenze provocate dai danni della guerra. Inoltre, gli americani intendevano mettere a disposizione del SHAEF (Supreme Headquarters of the Allied Expeditionary Forces) il materiale in uso, poco importava di che amministrazione fosse il materiale, l'importante era che fosse funzionante.<sup>36</sup>

I diversi paesi europei e le diverse amministrazioni ferroviarie si trovarono davanti ad una grande sfida, ripensare il modello delle ferrovie, per tendere verso l'avvenire, avendo come tacito obiettivo quello di fronteggiare l'ascesa dell'automobile e, in misura minore, dell'aereo.

Diverse azioni furono avviate per approdare a questo obiettivo. La prima azione fu sicuramente quella messa in piedi dall'*European Central Inland Transport Organisation* (ECITO), costituita l'8 maggio 1945. Essa aveva come missione quella di coordinare tutti i mezzi di trasporto interni all'Europa e, dopo il 1946, di promuovere un migliore funzionamento dei mezzi di trasporto in Europa, in vista di una collaborazione tra i diversi mezzi allora in uso.<sup>37</sup>

Nel 1947, fu creata a Ginevra la Commissione economica per l'Europa, organo delle Nazioni

---

<sup>34</sup> Ibid. p 162.

<sup>35</sup> F. Caron, *Histoire des Chemins de fer en France (1937/1997)*, Op.cit., p 117.

<sup>36</sup> G. Ribeil, *Histoire de l'intéropabilité des chemins de fer européens ou Les heurs et malheurs d'un enjeu majeur*, Op.cit., p 37.

<sup>37</sup> Ibid., p37



Unite, quest'ultima creata nel 1945. Alcuni paesi membri dell'ECITO proposero che l'organizzazione facesse parte della Commissione economica per l'Europa (CEE), da non confondere, come spesso avviene, con la Comunità economica europea, fondata nel 1957. I delegati europei, grazie all'impulso della nuova Organizzazione delle Nazioni Unite, spinsero perché l'ECITO fosse sciolto e perché fosse creato il Comitato dei Trasporti Interiori (CTI), come in effetti avvenne il 27 settembre 1947. Il CTI, oltre a portare avanti l'importante programma di restituzione di materiale a ogni amministrazione europea, di cui si è parlato precedentemente, ricevette il compito di creare un gruppo di lavoro con gli stati europei al fine di avvicinarsi alla standardizzazione delle carrozze, in particolare per la progettazione e la costruzione di nuove carrozze, delle quali i pezzi di ricambio dovevano essere standardizzati per permettere loro un migliore utilizzo su scala europea.<sup>38</sup> Su questi ultimi punti, l'Unione Internazionale delle ferrovie (UIC) rimane marginalizzato invece di essere protagonista come ci si poteva aspettare.

Nel frattempo, si assistette a una nuova cooperazione dei paesi dell'Europa occidentale, soprattutto dopo l'arrivo dei fondi del Piano Marshall nel 1947. Gli anni che seguirono la Seconda Guerra mondiale erano gremiti di idee volte a promuovere il rinnovo del continente europeo. Dopo l'arrivo del Piano Marshall in Europa, prese avvio una nuova organizzazione internazionale, l'Organizzazione per la cooperazione economica europea (OECE) che durerà fino al 1961 quando fu riorganizzata e cambiò nome per diventare la famosa Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (OCSE), la quale è tuttora attiva con sede a Parigi. Il preambolo della nuova organizzazione stipula che “la stretta e duratura collaborazione, coniugata alla solidarietà, è l'unica via che può permettere di risollevarsi dalle rovine della guerra e di restaurare la prosperità.”<sup>39</sup>

Nel 1948 si tenne nella città olandese di L'Aia, il congresso omonimo. Il Congresso fu molto importante per la diffusione delle idee e la condivisione dell'ideale europeista che unisce i popoli del continente. Il testo finale propone di studiare due possibilità di futuro per il Vecchio continente: da una parte, una possibile integrazione federale, e dall'altra un'unione di Stati. I delegati si misero d'accordo per attuare i lavori per la convocazione di un'Assemblea, che doveva essere riunita in “tutta urgenza”, secondo i termini utilizzati.<sup>40</sup> La risoluzione finale del Congresso fissò come obiettivo principale la creazione di una nuova assemblea; questa

---

<sup>38</sup> Ibid., p 39.

<sup>39</sup> M.T. Bitsh, *Histoire de la Construction européenne*, Editions Complexes, Paris, p 37.

<sup>40</sup> Ibid. p.46.

assemblea avrebbe avuto, in un primo tempo, solo un potere consultativo ma avrebbe potuto fare raccomandazioni ai governi degli stati aderenti allo scopo di “assicurare progressivamente l’integrazione politica e economica dell’Europa”. Inoltre, fu proposto di creare una Corte di Giustizia in grado di fare rispettare la Carta dei Diritti dell’Uomo.<sup>41</sup> Nel 1949, fu creato il Consiglio d’Europa, un’istituzione il cui scopo era promuovere la democrazia, i diritti umani e l’identità culturale dell’Europa; la sede di questa nuova organizzazione internazionale fu impiantata a Strasburgo, città francese contesa per lunghi anni fra tedeschi e francesi. La scelta di questa città si voleva, in qualche modo, il simbolo della pace ritrovata in Europa.

All’indomani di questa importante iniziativa, i sostenitori del progetto europeo decisero di mirare più specificamente ai campi economici e industriali. Il 9 maggio 1950, il Ministro degli esteri francese, Robert Schuman, propose di “piazzare l’intera produzione d’acciaio e di carbone sotto il controllo di un’Alta autorità comune, in un’organizzazione aperta alla partecipazione di altri paesi europei” con la firma del Trattato di Parigi.<sup>42</sup> La messa in comune della produzione industriale aveva come scopo quello di evitare l’insorgere di potenziali pretesti bellici tra i diversi Stati europei. Questa nuova iniziativa, accettata da sei paesi, mise la prima pietra su un progetto che sarebbe durato fino ai giorni nostri.

Si noti attraverso queste iniziative che dalla fine della Seconda Guerra mondiale fino alla firma del Trattato di Roma del 1957, si discusse molto del futuro dell’Europa, in particolare della collaborazione tra i diversi stati dell’Europa occidentale, escludendo però una forma federale come era desiderato da una buona parte dei partecipanti al Congresso dell’Aia, tra i primi, dal filosofo svizzero Denis De Rougemont, professore all’Università di Ginevra e convinto sostenitore del federalismo europeo. Da queste iniziative partì l’impulso che condusse alla firma del Trattato di Roma: emerse in tale contesto la necessità di una mobilità sempre più ampia su scala europea, facendo germogliare l’idea di una rete di treni che avrebbe permesso di unificare i nuovi luoghi di potere nonché le principali città europee. Da qui nasce l’idea di un dirigente olandese avanguardista, Franciscus Dan Hollander, di lanciare una categoria di treni che avrebbero collegato le città coinvolte nei nuovi progetti europei. L’idea di questo dirigente ci aiuta a comprendere sino a che punto le iniziative politiche, economiche e diplomatiche che ebbero luogo tra le diverse capitali dei paesi europei, erano strettamente legate all’idea di costituire una rete di trasporto unificata.

---

<sup>41</sup> Ibid., pp 46,47,48.

<sup>42</sup> Ibid., p 61.

Negli anni del secondo dopo guerra, malgrado la forte volontà di portare avanti un progetto su scala europea, le politiche economiche, sociali e industriali si svolsero quasi interamente su scala nazionale. Le possibilità di fare viaggi d'affari all'estero, specie nei paesi extra continentali, erano ridotte; le tasse doganali erano onerose e in molti casi proibitive.

Con l'esposta volontà da parte dei sei stati partecipanti all'avventura della CECA, di cambiare le regole e favorire un'integrazione economica dell'Europa occidentale, la situazione cambiò: si propose l'edificazione di un percorso in comune, fatto di integrazione economica, politica e di difesa; si ricorda, a tale proposito, l'ambizione fallita della Comunità europea di difesa (CED), ideata in particolare dall'Italia e che fallì a causa di un ripensamento del parlamento francese. Le iniziative per promuovere una Europa unita furono innumerevoli ma si decise di concentrare gli sforzi in ambito economico, in particolare con la creazione del mercato unico, senza diritti di dogana per le merci e la libera circolazione dei cittadini dei paesi membri.

A partire da queste nuove sfide fu necessario ripensare al modello dei trasporti, al fine di proporre viaggi su scali europei. La creazione della CECA e i negoziati sulla nuova Comunità economica europea (CEE) contribuirono a cambiare il destino di alcune città; si pensi alle città sedi delle nuove istanze europee come Strasburgo (sede del Consiglio d'Europa e del Parlamento europeo); Lussemburgo (sede dell'Assemblea della CECA); Bruxelles (futura sede della CEE e poi dell'Unione europea) e altre città di rilevanza diplomatica come Ginevra (sede europea dell'ONU nonché di numerosi organizzazioni internazionali); Parigi (capitale francese e sede della NATO, prima che venisse trasferita a Bruxelles dopo il ritiro del comandamento supremo, secondo la volontà del Generale De Gaulle, presidente della Repubblica francese, nel 1965; altre capitali importanti come Roma e Amsterdam; città di primaria importanza per i settori economici e industriali come Milano e Monaco di Baviera; ed infine città finanziarie come Zurigo e Francoforte. Appare, dunque, forte, la volontà da parte dei diversi Stati membri della CECA e poi della CEE, di nuovi collegamenti semplificati, coordinati, veloci e confortevoli: per cui la nascita della rete Trans Europ Express, tema cardine di questo studio, rappresenta una concreta risposta.

Nel periodo tra la fine della Seconda Guerra mondiale e gli anni Sessanta, il trasporto ferroviario rimase l'unico mezzo di trasporto fruibile per i viaggi a lunga percorrenza. Perciò, l'ingegnere olandese Franciscus Dan Hollander ebbe l'idea di creare un nuovo marchio ferroviario allo scopo di collegare tra di loro le diverse città dei paesi europei coinvolti nel progetto della Comunità economica europea.

## Costruzione della tesi e presentazione delle fonti bibliografiche

Nel I capitolo si affronteranno le disposizioni previste dai negoziati e dai trattati europei nel settore dei trasporti, in particolare il Trattato di Roma del 1957, ma anche il lancio del marchio, le volontà del presidente Dan Hollander e lo statuto del Raggruppamento Trans Europ Express, con i diversi organi direzionali.

Nel II capitolo, si illustrerà l'inaugurazione dei primi servizi Trans Europ Express, il materiale scelto e l'interesse dei media dell'epoca per questa nuova mobilità.

Il III capitolo verterà sull'età d'oro dei Trans Europ Express, una rete sempre densa e ramificata, l'accoglimento dei servizi nazionali e non più internazionali e i servizi offerti a bordo dei treni TEE.

Nel IV capitolo si affronteranno gli anni Settanta, un decennio che contrasta tra il culmine del numero di relazioni Trans Europ Express e l'inizio di "declassificazioni" di treni da TEE a altre categorie, come Intercity in Germania o Corail in Francia.

Il V capitolo riguarderà gli ultimi anni dei treni Trans Europ Express con lo scioglimento del marchio. Si accennerà l'avvenimento dei nuovi treni ad alta velocità nonché diverse inchieste per capire meglio chi fossero i passeggeri dei treni TEE.

Le principali fonti di tale lavoro si trovano negli archivi delle compagnie ferroviarie e negli archivi degli Stati coinvolti. Il limite dato dalla mancata conoscenza di alcune lingue, quali il tedesco e l'olandese hanno influito sulla competenza del tale lavoro. Tuttavia, i testi e le fonti in francese, inglese e italiano sono stati ampiamente e approfonditamente utilizzati. Per tale ragione, si è ritenuto opportuno concentrarsi sugli archivi di cui si conoscono le lingue. Tra le prime fonti prese in esame, vi sono quelle delle amministrazioni ferroviarie, sia in Italia presso la Fondazione FS (Ferrovie dello Stato), sia in Francia presso gli archivi della SNCF (Société National des Chemins de fer) situate a Le Mans, sia presso gli archivi della FFS (Ferrovie Federali Svizzeri) situate a Windisch, cantone di Argovia e infine presso l'archivio delle ferrovie belghe (SNCB) situate a Bruxelles.

Sono stati utilizzati anche documenti degli archivi di Stato e degli archivi diplomatici italiani e francesi.

Si sono condotte ricerche presso gli archivi dell'Unione Internazionale delle ferrovie, situate a Parigi e presso gli archivi delle istituzioni europee, in particolare, presso l'archivio di Fiesole/Firenze. Infine, altre fonti provengono dalle biblioteche in Francia, (Biblioteca Nazionale di Francia a Parigi, Biblioteca municipale di Lione, Biblioteca di Orange), in Italia (Biblioteca Nazionale di Roma, Biblioteca Nazionale di Firenze, Biblioteca Nazionale di Torino, Biblioteca centrale di Bari, Biblioteca di Cosenza, Biblioteca Cesare Pozzo di Milano) e in Svizzera (Biblioteche di Ginevra, Lugano e Berna); per tale lavoro è stato necessario recarsi anche presso musei come il Museo nazionale delle Ferrovie dello Stato presso Pietrarsa (Napoli), i musei ferroviari di Lecce, Savigliano, Trieste Campo Marzio e Montesilvano, il Museo dei Cheminot a Ambérieu in Francia, il Museo nazionale delle ferrovie francesi a Mulhouse, il Museo Train World delle ferrovie belghe a Bruxelles (Schaerbeek) e il Museo della DB presso Coblenza.

Si pensi utile indicare che si tratta di un lavoro originale, sul quale, a nostro parere, non ci sono stati lavori eseguiti in precedenza su questo tema. Si aggiunge, inoltre, che la condotta delle ricerche dottorali e dunque la stesura del lavoro di tesi è stata duramente osteggiata dalle chiusure e dalle limitazioni causate dalla pandemia che ci vede ancora coinvolta.



*“È adesso un fatto compiuto che i nostri contemporanei che viaggeranno a bordo dei treni TEE troveranno una nuova ed eccellente ragione per abituarsi a “Pensare europeo”.*

*Charles Boyaux, Direttore generale delle ferrovie francesi, Marsiglia, il 3 agosto 1957*

*(inaugurazione del TEE “Ligure” Milano-Marsiglia).*

## **Capitolo 1: Una volontà di costruzione europea e un bisogno di collegamenti tra gli stati membri. L’idea del marchio Trans Europ Express.**

Le idee sulla costruzione europea e sull’avvicinamento degli Stati dell’Europa occidentale presero forma a partire della Seconda Guerra mondiale e proseguirono fino ai nostri giorni. Gli intensi dibattiti tra i diversi governi europei trovarono il loro fulcro nel corso degli anni Cinquanta ed erano intesi a concordare un futuro fatto di strette relazioni, sotto la responsabilità di un’organizzazione internazionale; da tale fase di progettazione sarebbe nato il Trattato di Roma del 1957, che accompagnò gli Stati europei coinvolti nel progetto in una nuova era.

La nascita del marchio Trans Europ Express risulta essere strettamente collegata alla nascita della Comunità economica europea, senza la quale probabilmente non sarebbe mai esistita. Le diverse tappe che hanno condotto alla firma del Trattato di Roma del 1957 hanno vestito un ruolo importante nello sviluppo di una rete di trasporti che permettesse di collegare tra di loro i paesi coinvolti nei progetti d’intesa. Per questo motivo ci appare essenziale, in un primo tempo, di ripercorrere le tappe della costruzione europea nonché esaminare quali fossero le idee sulla politica dei trasporti desiderata. Queste politiche di trasporto, ai quali i Trattati riserveranno una parte importante, saranno il preludio per l’instaurazione del Raggruppamento Trans Europ Express e dell’idea di collegare tra di loro le principali città del Vecchio Continente in modo veloce e confortevole.

## La politica dei trasporti nei Trattati preparatori

All'inizio degli anni Cinquanta, la volontà di collegare in modo più agevole le principali città della parte occidentale del continente europeo portò a riflettere sulla concezione della mobilità del domani. Le discussioni inerenti alla costruzione europea si fecero più frequenti col passare degli anni. La firma del Trattato di Parigi del 1951 istituì la Comunità europea del carbone e dell'acciaio, importante passo nella costruzione europea. Ne seguiranno altri, prima della firma del Trattato di Roma nel 1957. Si fa riferimento in particolare alla conferenza di Messina, tenutasi nel 1955 e che ha riaffermato la politica dei trasporti e della mobilità nella futura Comunità europea.

Il Trattato di Messina rivestì un ruolo di rilievo nel settore dei trasporti poiché si svolsero i negoziati per la parte IV del Trattato di Roma, la quale interessava la mobilità ferroviaria.

La Conferenza di Messina, si è tenuta dal 1 al 3 giugno 1955 nella città siciliana e ha riunito i Ministri degli Affari esteri dei sei paesi che poi sarebbero stati coinvolti nella Comunità economica europea. La Conferenza di Messina è ritenuta una riunione di primaria importanza, tra quelle che hanno preceduto la firma del Trattato di Roma nel 1957. Essa ha messo in rilievo le linee generali del Trattato di Roma, per giungere al suo testo conclusivo al prelude della CEE. Il documento finale della Conferenza di Messina afferma che è necessario preparare “la costituzione di un mercato comune europeo, esclusivo di ogni diritto di dogana, il quale svilupperebbe le principali vie di comunicazione mediante la costruzione di canali, autostrade e linee ferroviarie”.<sup>43</sup> La Conferenza di Messina, nelle sue conclusioni, ha anche ribadito il fatto che “bisogna studiare i problemi relativi all’armonizzazione delle politiche di trasporto”.<sup>44</sup>

Tuttavia, fu la firma del Trattato di Roma nel 1957 che diede forma a un nuovo diritto europeo, il quale avrebbe dato maggiore impulso alla concretizzazione della Comunità europea. Proponeva un nuovo quadro istituzionale, con l’obiettivo di indirizzare gli stati membri verso una maggiore cooperazione sia politica che economica.

---

<sup>43</sup> Archivio delle ferrovie svizzere, Brugg, Busta 2004/015-045, Rapporti dei risultati delle conferenze preliminari del CIT.

<sup>44</sup> Ibid.,



Nel luglio del 1955, i Ministri dei trasporti si sono riuniti a Berna per la Conferenza dei Ministri dei trasporti, denominata anche CEMT, dei paesi coinvolti nel processo della costruzione della CEE. All'interno di questa si è ribadita l'importanza di favorire un "armonizzazione delle ferrovie, specialmente nell'ambito dell'elettrificazione dei binari". Bisognava, inoltre, cercare di unificare i prezzi dei trasporti ferroviari, come auspicato dall'Unione Internazionale delle ferrovie, che volle unificare le strutture tariffarie.<sup>45</sup>

## La politica dei trasporti nel Trattato di Roma del 1957

A tal proposito, risulta essenziale la politica dei trasporti: i collegamenti tra le diverse città, centri nevralgici degli affari e delle politiche europee, dovevano essere comodi e veloci, così da consentire uno spostamento efficace. Si trattava di una componente essenziale per la realizzazione del Trattato stesso, i cui principali obiettivi sono definiti nel preambolo del Trattato e che di seguito si riportano testualmente:

“DETERMINATI a porre le fondamenta di una unione sempre più stretta fra i popoli europei,

DECISI ad assicurare mediante un'azione comune il progresso economico e sociale dei loro paesi, eliminando le barriere che dividono l'Europa,

ASSEGNANDO ai loro sforzi per scopo essenziale il miglioramento costante delle condizioni di vita e di occupazione dei loro popoli,

RICONOSCENDO che l'eliminazione degli ostacoli esistenti impone un'azione concertata intesa a garantire la stabilità nell'espansione, l'equilibrio negli scambi e la lealtà nella concorrenza,

SOLLECITI di rafforzare l'unità delle loro economie e di assicurarne lo sviluppo armonioso riducendo le disparità fra le differenti regioni e il ritardo di quelle meno favorite,

---

<sup>45</sup> Archivio delle ferrovie svizzere, Brugg, Busta numero 2004/015-045, Rapporto della Conferenza di Berna del 5 e 6 luglio 1955.

DESIDEROSI di contribuire, grazie a una politica commerciale comune, alla soppressione progressiva delle restrizioni agli scambi internazionali,

NELL'INTENTO di confermare la solidarietà che lega l'Europa ai paesi d'oltremare e desiderando assicurare lo sviluppo della loro prosperità conformemente ai principi dello Statuto delle Nazioni Unite,

RISOLUTI a rafforzare, mediante la costituzione di questo complesso di risorse, le difese della pace e della libertà e facendo appello agli altri popoli d'Europa, animati dallo stesso ideale, perché si associno al loro sforzo,

HANNO DECISO di creare una Comunità Economica Europea”<sup>46</sup>

Si ritiene utile ricordare i primi due articoli del Trattato:

#### “ARTICOLO 1

Con il presente Trattato, le ALTE PARTI CONTRAENTI istituiscono tra Loro una COMUNITÀ ECONOMICA EUROPEA.

#### ARTICOLO 2

La Comunità ha il compito di promuovere, mediante l'instaurazione di un mercato comune e il graduale ravvicinamento delle politiche economiche degli Stati membri, uno sviluppo armonioso delle attività economiche nell'insieme della Comunità, un'espansione continua ed equilibrata, una stabilità accresciuta, un miglioramento sempre più rapido del tenore di vita e più strette relazioni fra gli Stati che ad essa partecipano.”<sup>47</sup>

---

<sup>46</sup> Trattato di Roma del 1957 istitutivo della Comunità economica europea (CEE).

<sup>47</sup> Ibid.,

Il preambolo del Trattato di Roma e i suoi primi due articoli rappresentano l'essenza e la base del futuro dell'odierna Unione europea. Si è deciso di riportare in questo studio, nella loro interezza, il preambolo e i primi due articoli, al fine di illustrare con efficacia quanto i termini del Trattato influiscano sul settore dei trasporti. Nei fatti, sebbene il Trattato non citi chiaramente il tema dei trasporti, esso sottintende che la funzionalità dei trasporti sia un prerequisito fondamentale per la costruzione stessa dell'Europa.

Per riprendere alcuni frangenti del testo succitato, per “realizzare un'unione sempre più stretta fra i popoli europei”, era necessario che dei mezzi di trasporti consentissero alla popolazione comunitaria di muoversi agevolmente all'interno dello spazio creato. Altri indizi in tal senso sono riscontrabili in “assicurare mediante un'azione comune il progresso economico e sociale dei loro paesi, eliminando le barriere che dividono l'Europa” o ancora nell'articolo 2 “[...] uno sviluppo armonioso delle attività economiche nell'insieme della Comunità, un'espansione continua ed equilibrata, una stabilità accresciuta, un miglioramento sempre più rapido del tenore di vita e più strette relazioni fra gli Stati che ad essa partecipano.” Questi principi implicavano necessariamente una politica dei trasporti condotta su scala europea, in modo da consentire gli spostamenti tra le principali città della nascente Comunità europea. Pertanto, risultava indispensabile, avvicinare le popolazioni europee, stimolare un rapporto sempre più stretto, procedere ad un ravvicinamento delle politiche economiche degli Stati membri e giungere ad uno sviluppo economico “armonioso”, per riprendere il termine adoperato.<sup>48</sup>

Sulla politica dei trasporti, il Trattato di Roma si esprime esplicitamente nell'articolo 3, che sancisce la necessità di “instaurare una politica comune dei trasporti”.<sup>49</sup>

Il titolo 4 è interamente dedicato alla politica dei trasporti senza fornire indicazioni precise, sull'andamento della politica comune. Dichiara in termini generali la politica dei trasporti della Comunità europea. È precisato, inoltre, che questa politica riguarda solo i trasporti terrestri, escludendo quindi i trasporti aerei e marittimi.<sup>4</sup> È su questa base che viene istituita la politica dei trasporti della Comunità economica europea. Si vedrà più in dettaglio ciò che dicono gli articoli del Trattato di Roma al riguardo della politica dei trasporti.

Gli articoli 74 e 85 della IV parte del Trattato di Roma dichiarano che:

---

<sup>48</sup> Ibid.,

<sup>49</sup> Ibid.,

## ARTICOLO 75

“Ai fini dell’applicazione dell’articolo 74 e avuto riguardo sugli aspetti peculiari dei trasporti, il Consiglio, deliberando all’unanimità fino al termine della seconda tappa e a maggioranza qualificata in seguito, stabilisce, su proposta della Commissione e previa consultazione del Comitato economico e sociale, e dell’Assemblea:

- a) norme comuni applicabili ai trasporti internazionali in partenza dal territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo, o in transito sul territorio di uno o più Stati membri,
- b) le condizioni per l’ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali in uno Stato membro,
- e) ogni altra utile disposizione”<sup>5</sup>

## “ARTICOLO 84

1. Le disposizioni del presente titolo si applicano ai trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili.

2. Il Consiglio, con deliberazione unanime, potrà decidere se, in quale misura e con quale procedura, potranno essere prese opportune disposizioni per la navigazione marittima e aerea.”<sup>50</sup>

Come osservato in questi due articoli, il Trattato di Roma del 1957 riserva un capitolo intero sulla politica dei trasporti, ciò è sintomatico dell’importanza di quel settore nella costruzione della Comunità europea.

I diversi negoziati europei riservarono una buona parte delle trattative al settore dei trasporti. I dirigenti e i governi dei singoli Stati avevano colto l’importanza cruciale del settore dei trasporti nella propria concretizzazione dell’intero progetto europeo. Senza collegamenti veloci,

---

<sup>50</sup> Ibid.,

confortevoli ed efficaci tra i grandi centri che costituivano la Comunità economica europea, quest'ultima sarebbe rimasta un progetto senza futuro. Ragion per cui, l'importanza di organizzare dei collegamenti tra i diversi Stati membri diventò strategica. Era necessario un'armonizzazione sostanziale dei mezzi di trasporto, in modo da favorire un'interoperabilità tra i diversi mezzi di trasporto, seguendo le norme dettate da ogni Stato membro. Per il Prof. Stefano Maggi, il settore dei trasporti rappresenta un vero "pilastro" del Trattato di Roma del 1957.<sup>51</sup> Secondo lo stesso professore, il Trattato di Roma "dedicò ai trasporti una notevole attenzione, superiore a qualsiasi altro settore, a parte l'agricoltura".<sup>52</sup>

Il settore dei trasporti apparve sin da subito come un settore cruciale per favorire la costruzione europea. Non si sarebbe potuto costruire un'Europa senza mezzi di trasporto efficaci, che collegassero i principali centri. Erano necessari collegamenti in grado di sostenere le importazioni ed esportazioni tra i paesi membri, favorire la mobilità delle persone all'interno del medesimo spazio. Il trasporto delle persone su scala europea risultava un punto cruciale nella costruzione della Comunità europea. Per questo si è ritenuto essenziale riportare alcuni stralci del Trattato di Roma. Troppo spesso, quando si parla di trasporti all'interno della Comunità economica europea, il riferimento più immediato riguarda il trasporto merci, per via della tensione al mercato comune: uno spazio aperto e senza dazi tra i paesi della CEE. Tuttavia, troppo spesso si compie l'errore di considerare solo l'aspetto merci, molto importante e fonte della maggiore parte dei documenti archivistici del settore. Tuttavia, è anche vero che senza il trasporto passeggeri, il trasporto merci non si sarebbe sviluppato con tale fortuna, e questo per una ragione semplice: era necessario, a monte, un accordo tra politici, industriali, economisti e mercati. Questi dovevano spostarsi frequentemente per incontrarsi insieme ad altre forze politiche e diplomatiche, al fine di elaborare accordi comunitari. Se le possibilità di spostamento all'interno del nuovo spazio europeo fosse rimasta difficoltosa, la CEE non avrebbe, probabilmente, mai preso il suo decollo. Per questo motivo, l'idea di Dan Hollander di creare la rete Trans Europ Express rispondeva a una necessità di spostamento all'interno del nuovo spazio in modo veloce e confortevole. Il Trattato di Roma, con gli altri trattati e gli altri accordi firmati tra gli Stati membri, miravano a regolare il settore dei trasporti, e dunque all'alleggerimento dei controlli doganali ai confini, più o meno importante a seconda del paese preso in questione.

---

<sup>51</sup> S.Maggi, *Politica ed economia dei trasporti (XIX-XX secolo)*, Una storia della modernizzazione italiana, Il Mulino, 2001, Bologna, p.278.

<sup>52</sup> *Ibid.*, p.277.

## I diversi mezzi di trasporto nel Secondo Dopo Guerra

Per favorire la mobilità, i diversi governi si rivolsero all'unico mezzo di trasporto, all'epoca, in grado di fungere da *trait d'union* fra i diversi paesi, ovvero la ferrovia. Il trasporto in automobile era un mezzo di trasporto in forte crescita, ma non bisogna solo tener conto delle statistiche sul possesso di automobili per famiglia. Bisogna anche porre attenzione alla qualità delle strade, soprattutto i lunghi assi nazionali e internazionali nei rispettivi paesi europei. Ponendo il focus su ciò, si scopre che negli anni Cinquanta le autostrade erano poche, e quelle esistenti furono messe in funzione a partire della seconda metà del decennio, arrivando quasi a sfiorare il decennio successivo, che avrebbe segnato una svolta in tal senso. Il trasporto in automobile era certo un settore in forte crescita, ma non vi erano ancora i requisiti necessari perché potesse esplodere, a causa, della mancanza di infrastrutture in molti paesi. Negli anni Cinquanta le automobili erano impiegate principalmente sui tragitti casa-lavoro e per le brevi uscite nei giorni festivi. Erano assai pochi quelli che utilizzavano la propria automobile per lunghe tratte, al contrario di quanto accadeva, invece, in America, dove c'era già un'efficace rete di strade veloci. Erano rare, a quel tempo, le persone che usavano un'automobile per viaggi di lavoro, su lunghe distanze.

L'aereo era l'altro mezzo in forte crescita, si stima una percentuale di crescita pari al 13,5% per ogni anno del decennio Cinquanta.<sup>53</sup> Il numero di passeggeri aumentò da 31 milioni di passeggeri nel 1950 per giungere ai 108 milioni di passeggeri di fine decennio, secondo le cifre riportate da Claude Postel. Cifre ricavate presso l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile, creata nel 1947 e dipendente dalle Nazioni Unite.<sup>54</sup> Gli Stati Uniti d'America superavano di gran lunga l'Europa in materia di trasporto aereo. Del resto, i voli rappresentavano il mezzo più adeguato a percorrere grandi distanze, come nel caso della famosa rotta Est/Ovest ma anche Nord/Sud. A titolo d'esempio la costruzione dell'aeroporto di New York John Kennedy prende avvio già nel 1948, mentre l'aeroporto di La Guardia, storico aeroporto newyorkese, era già saturo. Bisognò aspettare i primi anni del Sessanta per vedere la costruzione di nuovi aeroporti in Europa, come Fiumicino a Roma o Orly a Parigi, quest'ultimo completamente rinnovato per accogliere passeggeri internazionali.

---

<sup>53</sup> Claude Postel, « Quelques aspects du trafic aérien 1950/1960, Revue économique, Paris, p 782.

<sup>54</sup> Ibid., p 782.

L'incremento di passeggeri sugli aerei, per quanto considerevole, non cancellò il fatto che la ferrovia rimanesse ancora il mezzo più adatto per il trasporto di passeggeri e merci sul suolo europeo. Non fu un caso, se alcuni dei treni più famosi della storia delle ferrovie, sorsero proprio in questi anni. Si pensa, in particolare ai treni con un nome, i quali sono rimasti impressi nella memoria collettiva: per esempio in Italia, la famosa "Freccia del Sud" tra Milano e la Sicilia con le sue diramazioni per Agrigento, Palermo e Siracusa; la "Freccia del Sole" tra Torino e Palermo; la "Freccia della Laguna" tra Venezia e la Sicilia, o ancora la "Freccia del Levante" tra Milano e Lecce. Treni che hanno segnato la storia delle ferrovie, in quanto trasportarono intere famiglie per più decenni, segnando il periodo del "miracolo economico" tra lavoratori del Mezzogiorno a caccia di un lavoro nel Nord Italia. Sempre in Italia, sin dal 1948 vi era l'idea di realizzare un nuovo treno veloce dotato dai migliori comfort. Tenendo conto dell'esperienza positiva degli elettrotreni nel periodo fascista, in particolare degli ETR 200 che ottennero il record di velocità del 1939, si decise di puntare sulla costruzione di un nuovo elettrotreno, il quale prese il nome dell'ETR 300, ma che sarebbe stato meglio conosciuto con il soprannome: "Il Settebello". Nel 1952, uscirono due esemplari, presentati alla stampa il 21 novembre negli stabilimenti della Breda a Sesto San Giovanni. Il treno era in grado di raggiungere i 180 chilometri orari, divenendo a pieno titolo uno dei treni più veloci del tempo. L'ETR 300 riprendeva lo stile dell'ETR 200, ma con un'estetica diversa, in particolare per quanto riguardava la sopraelevazione delle cabine di guida, in modo da creare due salottini belvedere di undici posti ciascuno e permettendo ai passeggeri di godere il panorama italiano. Gli allestimenti del treno, che avrebbero marcato la storia ferroviaria italiana, erano tra i migliori dell'epoca, con l'aria condizionata, il servizio di auto diffusione, l'isolamento acustico e termico. Da questo punto di vista, questi treni si avvicinavano agli standard dei Trans Europ Express.<sup>55</sup>

L'Italia non fu un caso isolato. La Francia lanciò nel 1950 quello che sarebbe divenuto il suo treno più famoso: il cosiddetto "Mistral" tra Parigi e Marsiglia, prima che venisse prolungato su Nizza, collegando la capitale con le lussureggianti mete della Costa Azzurra. Il treno "Mistral" era il più veloce treno francese, non a caso gli furono affidate le numerazioni 1 e 2 (senso pari e dispari). Inoltre, collegò le tre principali città francesi tra loro, nonché la principale regione turistica francese, oltre Parigi, ovvero la Costa Azzurra. Le velocità aumentarono man mano che venivano aperti tratti di binari elettrificati: 1950 per la Parigi-Digione, 1952 per la

---

<sup>55</sup> Stefano Maggi, *Le ferrovie*, Op.cit., p 165.

Parigi-Lione.<sup>56</sup> L'elettrificazione fu la sfida più dura da superare. I dirigenti delle compagnie ferroviarie erano concordi nell'affermare che il futuro delle ferrovie passasse tramite l'elettrificazione massiccia della rete, in caso contrario il treno sarebbe presto divenuto obsoleto. L'elettrificazione apportava un fattore di modernità, che da molto mancava alle ferrovie, specie se messe a paragone con il trasporto in automobile e in aereo. Secondo le statistiche, nel 1955, la Germania aveva elettrificato 2067 chilometri di binari, su un totale di 30 000 chilometri circa. La Francia aveva elettrificato 5049 chilometri di binari, su un totale di circa 40 000 chilometri. L'Italia aveva elettrificato 6 230 chilometri di binari per un totale di 17 000 chilometri, una percentuale più alta rispetto ai suoi vicini, anche se il numero totale di binari era molto inferiore rispetto ai corrispettivi di Francia e Germania. Infine, la Svizzera era il paese che aveva, e che ha tuttora, la più alta percentuale di binari elettrificati, con 3081 chilometri elettrificati contro solo 84 non elettrificati. Al giorno di oggi, la Svizzera fa parte del cerchio ristretto di quei paesi che hanno la totalità della loro rete ferroviaria elettrificata.<sup>57</sup> La modernità che veicolava l'elettrificazione, si concretizzò tramite i record di velocità: in particolare, i tre record francesi del 1954 e del 1955, i quali segnarono l'ingresso della ferroviaria in una nuova era: quella, appunto, della velocità. È necessario chiedersi perché le ferrovie francesi si spendessero tanto nella velocità dei propri mezzi. La SNCF riuscì a battere per ben tre volte nell'arco di neanche due anni, tre record di velocità mondiali; il tutto con tre locomotive elettriche diverse. È forse la dimostrazione più emblematica di quanto le ferrovie avessero necessità di palesare una vera rottura con il passato, ovvero quel periodo delle vapore, in direzione di un integrale rinnovamento. E non vi era nulla di più suggestivo, per entrare in questa realtà, che dare una dimostrazione di forza, ed è ciò che le ferrovie francesi fecero con i loro record di velocità, nell'arco di pochi mesi. Il segnale era piuttosto chiaro: il trasporto ferroviario non apparteneva al passato; sarebbe stato un mezzo di trasporto chiave per il futuro. Due di questi record superarono i trecento chilometri orari, il terzo raggiungendo la velocità di 331 chilometri orari, il 29 marzo 1955. Le ferrovie dovettero competere sempre più con altri mezzi di trasporto, prima fra i quali l'automobile che si spingeva, anch'essa, verso velocità più alte.<sup>58</sup>

---

<sup>56</sup> « L'apparition du Mistral », *Revue de l'Association française des amis du chemin de fer*, numéro 273, 1976.

<sup>57</sup> Article, « Dieselisation en Italie », *Revue Général des Chemins de Fer*, Edition Dunod, Paris, Janvier 1957.

<sup>58</sup> F. Didelot, « CC 7000/7100 : championnes du monde de vitesse en 1955 », *Ferrovissime*, Paris, Gennaio/Febbraio 2014.



## Le iniziative ferroviarie europee: Europ, Eurofirma, Interfrigo

Negli anni Cinquanta, fece i suoi primi passi uno sviluppo del coordinamento delle ferrovie sotto l'egida dell'UIC e soprattutto della CEE dell'ONU, di cui si è parlato in precedenza. Fino ad ora le discussioni tra le diverse compagnie ferroviarie erano piuttosto limitate, anche se in netta crescita sin dalla fine della Seconda Guerra mondiale. Le compagnie ferroviarie disponevano tuttavia di organizzazioni internazionali create appunto per favorire il dialogo tra loro, come nel caso dell'UIC. Tuttavia, le compagnie ferroviarie erano rimaste a un livello di collaborazione inadatto alle necessità europee, soprattutto a fronte degli sviluppi visti in precedenza. Nel 1951, sorse l'iniziativa chiamata Europ, in particolare tra l'amministrazione francese e tedesca, per rimediare alla Convenzione chiamata "RIV" che imponeva il seguente obbligo: quando un'amministrazione ferroviaria inviava all'estero il suo materiale, per il trasporto delle merci, il paese destinatario doveva rimandare in tempi stretti il materiale che non gli apparteneva, senza diritto di utilizzarlo per spedire merci a sua volta.<sup>59</sup> Si notò presto che una simile pratica non era più in linea coi tempi, a fronte delle nuove collaborazioni tra gli Stati dell'Europa occidentale e soprattutto a fronte dell'obiettivo della creazione di un mercato comune, di cui già si discuteva. Il 2 marzo 1953 fu firmato a Berna, in Svizzera, la Convenzione Europ, che raggruppava le amministrazioni francese, tedesca, svizzera, olandese, austriaca, lussemburghese, danese, belga e italiana.<sup>60</sup> D'ora innanzi, le amministrazioni ferroviarie avrebbero potuto riutilizzare il vagone di un'altra amministrazione ferroviaria sulla propria rete, secondo i propri bisogni, fino a quando non fosse insorta la necessità di manutenzione del materiale e dunque di rinvio al paese mittente. Vennero identificati, da parte di ogni amministrazione ferroviaria, i vagoni afferenti al gruppo Europ, e questa soluzione contribuì ad un'armonizzazione ferroviario su scala europea.<sup>61</sup> Un'altra iniziativa chiamata Interfrigo fu adottata nel 1949 e messa in atto nel 1950, con lo scopo di preservare la temperatura degli alimenti durante tutto il trasporto. Otto compagnie ferroviarie, a cui si unirono anche Turchia, Grecia e Spagna, malgrado scartamenti di binari diversi, costituirono Interfrigo, con sede in Belgio. La nuova entità raggruppava 525 carrozze frigorifero. Negli anni seguenti questa

---

<sup>59</sup> « Les Wagons se mettent au régime EUROP », *Ferrovissime*, Maggio/Giugno 2014, p 11.

<sup>60</sup> Georges Ribeil, *Histoire de l'interopérabilité des chemins de fer européens ou les heurs et malheurs d'un enjeu majeur*, neuvième partie « Des années 50 aux années 60 : « l'eupérisation ferroviaire en route » », *Chemins de fer*, numéro 510, Paris, 2008, p 34.

<sup>61</sup> Article, *Les Wagons se mettent au régime EUROP*, *Ferrovissime*, Maggio/Giugno 2014, p 11.

iniziativa fu sviluppata a fronte del suo successo e le carrozze bianche con la scritta Interfrigo divennero parte del paesaggio ferroviario europeo per decenni.<sup>62</sup>

Per quanta riguarda le tratte passeggeri, le compagnie fecero in modo che il treno che lasciava i confini nazionali facesse ritorno in patria, per il viaggio di ritorno; questo perché le compagnie ferroviarie non potevano adoperare il treno dei passeggeri per i loro bisogni sulla loro rete ferroviaria. Questo sistema è ancora vigente ai giorni nostri, per i treni internazionali concordati da diverse amministrazioni ferroviarie. Alcuni paesi hanno, tuttavia, adottato un nuovo modello di cooperazione, maggiormente nell'aerea tedesca tra Svizzera, Germania, Austria e i paesi del Benelux.

Le forme di cooperazioni tra gli Stati, sul piano ferroviario, portano a ragionare sul concepimento stesso delle carrozze che servono per i futuri viaggi ferroviari. L'Europa delle ferrovie aveva bisogno di standardizzazione per due motivi. Il primo era che, tenendo conto dell'espansione commerciale e dell'integrazione sempre più evoluta dei paesi europei, serviva che il materiale ferroviario di ogni Stato membro fosse in grado di viaggiare sulle reti degli altri paesi, seguendo le norme elaborate da ciascuno. Questo portò a lunghi negoziati tra i paesi desiderosi di aderire al progetto, in particolare sul piano giuridico e fiscale. Il secondo motivo era che serviva a costruire un nuovo materiale, così da svecchiare le ferrovie e renderle più moderne ed efficaci.

Per rendere possibile una maggiore cooperazione tra le diverse compagnie ferroviarie, si decise di istituire una nuova società chiamata Eurofirma, creata nel 1956 con sede a Basilea in Svizzera, esistente tutt'ora. Essa ha come compito quello di comporre del materiale ferroviario standardizzato, ovvero capace di poter circolare su tutte le reti europee e a prezzi contenuti, procedendo con delle ordinazioni raggruppate. Questa fu la decisione dei ministri dei trasporti dei 14 Stati che firmarono il 20 ottobre 1955 a Berna la convenzione, che rese possibile questa nuova società. Nel preambolo della loro convenzione si ricorda:

“Considerando che le ferrovie non possono che giocare un ruolo nell'economia generale quando siano messe nella possibilità di effettuare investimenti corrispondenti all'indispensabile rinnovo del materiale rotabile; che i progressi realizzati nella standardizzazione del materiale rotabile e nel suo comune esercizio trovano un logico complemento nell'adozione di un modo di

---

<sup>62</sup> Georges Ribeil, Histoire de l'interopérabilité des chemins de fer européens ou les heurs et malheurs d'un enjeu majeur, neuvième partie « Des années 50 aux années 60 : « l'euro-périsation ferroviaire en route » », Op.cit., p 35.

finanziamento internazionale degli acquisti. Considerando che un finanziamento tale è suscettibile di costituire una vera operazione di consolidamento degli sforzi tecnici fatti nello scopo di assicurare una progressiva integrazione delle ferrovie sul piano europeo, che questo finanziamento si adatta a del materiale d'unità standardizzate in grado di essere facilmente trasferite da un paese all'altro.”<sup>63</sup>

Eurofirma aveva quindi la possibilità di poter emettere prestiti bancari al fine di comprare un materiale ferroviario nuovo e standardizzato, o prestare denari a una compagnia ferroviaria, membra della società, prestiti bancari che sarebbero stati garantiti dagli Stati. Il capitale iniziale della nuova società fu stabilito a 50 milioni di franchi.<sup>64</sup>

L'accordo di base della nuova società reggeva l'ordinamento del nuovo materiale, per cui le amministrazioni ferroviarie dei singoli paesi membri dovevano “informare Eurofirma dei loro bisogni di materiale rotabile, in modo da armonizzare gli inoltri di ordini, considerando gli interessi industriali di ogni paese.”<sup>65</sup> Questa formulazione fu inserita per accontentare le società industriali di ogni paese, le quali temevano che gli ordini sfuggissero di mano. Nei primi due anni la nuova società acquisì solo 3217 carrozze, le quali si aggiunsero alle 2289 ricevute a titolo di capitale. Furono anche acquisite, con il supporto della Svizzera e della Germania, tre elettrotreni, 247 locomotive diesel e solo 6 carrozze tipo RIC.<sup>66</sup> Per questo, in un primo tempo, l'iniziativa Eurofirma venne percepita come un fallimento, dimostrandosi però necessaria col passare degli anni.

Le diverse iniziative europee sul piano ferroviario dimostrarono quanto la ferrovia fosse importante per il trasporto, sia di merci che di passeggeri. Una stretta collaborazione si rivelò necessaria, dopo i diversi accordi tra gli Stati membri delle nuove organizzazioni, frutto dei diversi Trattati, in particolare quello del 1951 che istituì la CECA (Commissione economica per il carbone e per l'acciaio) e quello del 1957 che istituì la CEE (Commissione economica europea). La creazione di un mercato comune non poté fare a meno del settore dei trasporti. I trasporti rappresentarono i *trait d'union* tra i diversi paesi membri e un elemento essenziale nella riuscita del progetto. Per cui, la creazione di società quali Europ o Eurofirma furono supportate tanto dai paesi membri quanto dalle prime istituzioni europee. I progetti comuni sul piano dei trasporti furono ripresi nel Trattato di Parigi del 1951, in quello di Roma del 1957, e

---

<sup>63</sup> Ibid., p 38

<sup>64</sup> Ibid. p 38

<sup>65</sup> Ibid. p 40.

<sup>66</sup> Ibid. p 40.

nelle conferenze di preparazione a questi trattati, in particolare a quella di Messina del 1955 nella quale furono riuniti i Ministri degli esteri degli Stati coinvolti nel progetto della CEE. Un'altra iniziativa mirava a favorire la mobilità all'interno del nuovo spazio europeo, si chiamava Trans Europ Express e ambiva di collegare i paesi della CEE tra di loro.

## Il progetto "EUROEXPRESS"

Seguendo le iniziative intraprese sul piano della collaborazione nel settore dei trasporti tra gli Stati partecipanti all'avventura europea, emerse come prioritaria la necessità di collegare meglio le principali città dei paesi europei coinvolti. La firma del Trattato di Parigi del 1951 fece emergere nuove potenzialità economiche all'interno di un nuovo spazio, tali potenzialità sarebbero andate a rafforzarsi con la creazione della CEE nel 1957. La priorità, per il settore dei trasporti, riguardava lo spostamento delle merci: la costituzione di un mercato comune era realizzabile solo se le merci prodotte nei paesi membri potevano varcare i confini, per giungere a destinazione. Per questo, erano necessari accordi tra gli Stati sui dazi doganali e ciò che venne fatto con la firma del Trattato di Roma, raggiungendo l'obiettivo il 1° luglio 1968. Per questo servivano altresì delle politiche da parte delle più alte istanze europee per consentire un coordinamento delle attività produttive, dei sussidi agli agricoltori attraverso la famosa PAC (Politica Agricola Comune) e altre iniziative miranti il ravvicinamento delle economie dei paesi della CEE in modo da renderla più competitiva. Tuttavia, un aspetto importante del progetto europeo rimaneva comunque il trasporto dei passeggeri, indispensabili per realizzare tali progetti. Come messo in luce durante la Conferenza di Messina del 1955 e poi nei negoziati che condussero al titolo IV del Trattato di Roma del 1957.

Se il trasporto merci si rivelò essenziale nella costruzione stessa della Comunità economica europea (CEE), si rivelò parimenti indispensabile mettere in piedi una politica dei trasporti per i passeggeri. Era un settore dall'ampio potenziale, che andava a toccare categorie di persone fino ad allora non abituate a viaggiare per motivi professionali. In altri termini, le possibilità di spostamento, dopo l'avvicinamento tra gli Stati membri della Comunità economica europea, si allargarono ma toccando sempre le stesse categorie professionali: gli uomini d'affari, i politici e i diplomatici. Ma questi gruppi socioprofessionali erano più numerosi rispetto al passato, ed erano pronti a viaggiare con più frequenza. Per esempio, con l'apertura delle sedi delle istanze europee, le necessità di viaggio per i diplomatici erano

raddoppiate, complice la sempre più marcata tendenza a intessere politiche comuni. Il discorso fu lo stesso per i politici, che trovavano nella costruzione europea motivi per viaggiare all'estero con più frequenza rispetto al passato. I rapporti con le istanze europee e i rappresentanti politici di altri Stati, rendevano necessari incontri personali e dunque viaggi più frequenti. Tale schema si allargò anche agli uomini d'affari, che con l'apertura delle trattative europee, vedevano nuove prospettive di accrescere il proprio *business* all'estero, incrementando i viaggi d'affari in altri paesi, laddove prima i contatti erano meno sicuri e gli affari si facevano quasi totalmente su scala nazionale. Per questo si decise di rivedere la politica dei trasporti, la quale doveva rispondere a nuove sfide; affrontare nuovi campi di battaglia che non erano più compresi nei confini nazionali, ma si erano allargati su un piano continentale.

I nuovi mezzi di trasporto (automobile e aereo) trovavano in queste categorie di popolazione, sempre pronte ad intraprendere viaggi, un pubblico molto ricettivo. Un pubblico sensibile alla modernità, alla velocità, al comfort e alle novità che il trasporto offriva loro. Il treno si doveva rinnovare e modernizzare. Dare vita ad una rete compatta e fitta e questo su scala continentale. Era una vera sfida, perché finora ogni rete andava per conto suo, assai pochi erano i treni che varcavano i confini nazionali.

Da tali istanze nacque l'idea, nella mente di un ingegnere dei Paesi-Bassi, al capo delle ferrovie olandesi dal 1947; un'idea che avrebbe segnato la storia delle ferrovie. Franciscus Dan Hollander, oltre ad essere al vertice delle ferrovie dei Paesi-Bassi, era anche amministratore della compagnia aerea pubblica KLM, vero orgoglio dell'Olanda creata nel 1919, che è tutt'oggi la più vecchia compagnia aerea in attività. Dan Hollander, in qualità di presidente dell'amministrazione ferroviaria olandese, lasciò il segno nella memoria olandese: dinamizzò la rete infrastrutturale; favorì la transizione dalla trazione a vapore a quella elettrica e diesel a marcia forzata; sviluppò un piano *marketing* innovativo. Questi elementi, poi incorporati nel marchio Trans Europ Express; Dan Hollander li aveva testati sulla sua rete, verificandone l'efficacia. Inoltre, essendo amministratore di KLM aveva una visione chiara del mondo del trasporto aereo, allora in forte crescita, laddove le ferrovie lottavano per ritagliarsi un futuro. Ciò gli consentì di conoscere le più moderne iniziative in questo ambito, iniziative che tentò di trasportare nel mondo delle ferrovie. Il trasporto aereo era molto più sviluppato e avanzato in quanto a servizi offerti ai passeggeri, ovvero la presenza di hostess a disposizione dei passeggeri, il servizio di ristorazione a bordo (si sperimentarono i primi pasti surgelati, vera novità per l'epoca), momento tanto atteso dai passeggeri, i primi film diffusi sugli aerei, in particolare i transatlantici. Soprattutto, gli uomini d'affari trovavano piacevole viaggiare con

gente di analoga estrazione e di professione, il tutto in un'ambiente riservato, discreto e a bordo di veicoli vettori di modernità; un po' come se si viaggiasse nel futuro. Molti erano coloro che si vantavano di prendere l'aereo e i racconti dei voli a famiglia e amici erano tra i più attesi e ascoltati con la massima attenzione. L'aereo era riuscito ad affrancarsi delle barriere doganali, con il superamento "invisibile" dei confini; per la verifica dei documenti si procedeva prima dell'imbarco. Dan Hollander rimane stupito dalla rapida crescita del trasporto aereo e capì che il treno doveva riprendere gli elementi positivi per attuarli nel trasporto ferroviario.<sup>67</sup>

In tal modo, Franciscus Dan Hollander immaginò una nuova compagnia ferroviaria, dotata del suo proprio materiale, dal suo proprio personale, dalle sue proprie risorse, facendo circolare tra i grandi centri economici, politici e turistici dell'Europa occidentale dei treni, sfruttando ogni invenzione ingegneristica per incrementare le velocità e il comfort a bordo dei suoi propri treni. Per questo progetto, all'avanguardia, il dirigente olandese si avvantaggiò della sua esperienza nel settore aereo. Essendo stato un dirigente di una compagnia aerea aveva potuto assistere da vicino alle sue novità più peculiari, in particolare sul livello dei servizi offerti ai passeggeri, che per l'appunto sarebbe stato uno dei centri focali del suo nuovo progetto. L'idea di Dan Hollander era quella di attirare nei propri treni quegli imprenditori, diplomatici, politici che per necessità di viaggio e comfort erano pronti a pagarne il prezzo, anche se, per molti di loro, il biglietto di viaggio veniva rimborsato dalle aziende o dai fondi statali. Per questo progetto, Dan Hollander concepì una realtà del tutto nuova, fatta su misura per una clientela molto esigente.

Il progetto nasce, stando agli archivi, nell'anno 1953, quando le prime indiscrezioni incominciarono a far capolino nelle fila della stampa specializzata. L'idea di Dan Hollander era quella di creare una nuova compagnia ferroviaria, con il proprio materiale rotabile e in possesso di personalità giuridica. Con il senno di poi, è noto che questi due obiettivi non vennero mai raggiunti, con sommo dispiacere del presidente Dan Hollander. Il Comitato di amministrazione (*Comité de gérance* in francese) fu informato del progetto delle ferrovie olandesi nel loro congresso del 1953, il quale sarebbe stato approvato un anno dopo, al congresso del 24 settembre 1954.<sup>68</sup> Franciscus Dan Hollander, come presidente delle ferrovie olandesi, informa l'UIC del suo progetto, il 30 ottobre 1953.<sup>69</sup>

---

<sup>67</sup> Georges Ribeill, *Histoire de l'interopérabilité des chemins de fer européens ou les heurs et malheurs d'un enjeu majeur*, Op.cit., neuvième partie, p 37.

<sup>68</sup> Ibid, p 38.

<sup>69</sup> J.M. Dupuy, *Les trans europ express*, Le train, numéro 105, 2021, Betshdorf, p.9.

Negli archivi delle ferrovie francesi sono presenti alcune lettere tra diverse amministrazioni ferroviarie coinvolte nel progetto. Ci si interrogava, in particolare, sul nome da dare al nuovo servizio. Una nota del 24 febbraio 1955 delle ferrovie francesi indicava che il nome auspicato era EUROPAEXPRESS. Una seconda nota delle ferrovie francesi indicava che, se il marchio EUROPAEXPRESS fosse stato adottato, l'acronimo sarebbe stato E.E, certo non la scelta ideale per la comunicazione di massa e sarebbe stato probabilmente foriera di confusione.<sup>70</sup> La stampa specializzata diede eco a questa iniziativa, come lo si può notare in particolare dalla rivista francese *La Vie du Rail*, nella sua edizione del 6 febbraio 1955, nel quale veniva posta la seguente domanda: "I convogli EUROPAEXPRESS assicureranno nel prossimo futuro dei collegamenti ultra rapidi e comodi tra le grandi città europee?".<sup>71</sup> L'obbiettivo era quello di creare uno "stile europeo", con servizi di alta qualità, comfort, semplificazioni doganali e una migliore connessione tra le città.<sup>72</sup> Si intravede, attraverso questo articolo, la sagoma di ciò che il servizio sarebbe stato, sebbene sotto un differente marchio. In effetti, il marchio EUROPAEXPRESS non sembrava una scelta convincente; era piuttosto un nome d'approccio, di lavoro si potrebbe dire; non si può pensare che gli ideatori del progetto avessero sinceramente ipotizzato di chiamare il nuovo servizio con questo nome. L'ideatore del progetto, Dan Hollander, accordava molta importanza al *marketing*, era un visionario, sempre un passo avanti rispetto agli altri, ed era suo preciso obiettivo quello di trovare un acronimo che rimanesse impresso nella memoria collettiva dei viaggiatori europei. Così compare in una lettera delle ferrovie olandesi, di cui Dan Hollander era presidente, indirizzata ai colleghi francesi, nella quale veniva riferito che il marchio TRANSEUROPEXPRESS, per la precisione senza spazio, era stato depositato presso l'Ufficio internazionale per la protezione della proprietà industriale a Berna. La richiesta è stata registrata il 12 settembre 1955.<sup>73</sup>

La nota osservatoria, così come viene chiamata, del 5 aprile 1955 è molto importante. In essa, si trova, indicato per la prima volta, che l'amministrazione amministratrice sarebbe stata le NS, ovvero le ferrovie olandesi, le quali disponevano già di un ufficio permanente.<sup>74</sup> Non si tratta di una scelta casuale poiché come è noto, l'ideatore del progetto era proprio il presidente delle ferrovie olandesi. Era verosimilmente una scelta comoda, al fine di concordare al meglio il

---

<sup>70</sup> Archivio delle ferrovie francesi [d'ora in avanti denominati AHSNCF], Le Mans (Francia), Busta 0010LM0032, Nota del 24 febbraio 1955.

<sup>71</sup> Article, Les rames EUROPAXPRESS assureront-elles dans un proche avenir des liaisons ultra-rapides et commodes entre les grandes villes d'Europe, *La Vie du Rail*, 6/02/1955, Paris, p 13.

<sup>72</sup> Ibid. p 13

<sup>73</sup> AHSNCF, Le Mans, Busta 0010LM0032, Dossier « choix de la dénomination TEE », Febbraio 1955, Lettera delle ferrovie olandesi alle ferrovie francesi datata 22 ottobre 1955.

<sup>74</sup> Ibid, Nota osservatoria interna alle ferrovie francesi del 5 aprile 1955.

progetto stesso. Il Raggruppamento Trans Europ Express prevedeva sia la personalità giuridica che l'autonomia finanziaria. Si noti che nei documenti ufficiali viene sempre scritto il termine "Raggruppamento", per definire in termini legali il marchio Trans Europ Express, non compaiono mai i termini di società o organizzazione. Per questo, in questo lavoro, si riprenderà tale termine così come viene riportato nei documenti ufficiali. Inoltre, all'interno della stessa nota, è riferito che la Conferenza europea dei Ministri dei trasporti ha approvato il Raggruppamento Trans Europ Express, senza però concedere, la personalità giuridica e l'autonomia finanziaria.<sup>75</sup> Il progetto si prefigurava, sin dai suoi prodomi, differente da com'era stato ideato dal presidente Dan Hollander.

La Conferenza europea dei Ministri dei Trasporti era un'organizzazione internazionale creata nel 1953 sotto l'egida dell'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico. Dal 2006 è stata sostituita dal Forum Internazionale dei trasporti (FIT). Aveva come compito quello di aiutare lo sviluppo razionale dei trasporti europei su scala internazionale, e coordinare e promuovere i lavori concernenti i trasporti all'interno dello spazio europeo, tenendo conto delle attività sovranazionali in questo campo. Uno dei suoi scopi era quello di promuovere l'armonizzazione dei trasporti nello spazio europeo, così essa ha spinto per la creazione dell'iniziativa EUROFIRMA e parimenti fece con il Raggruppamento Trans Europ Express.

La decisione dei Ministri europei dei trasporti di non accordare al nascente Raggruppamento Trans Europ Express la responsabilità giuridica fu un'amara doccia fredda per il presidente Dan Hollander, che intendeva fare della sua idea molto di più che un semplice "Raggruppamento" sotto il patrocinio delle diverse amministrazioni ferroviarie europee. La sua idea era quella di creare una nuova compagnia ferroviaria, con il proprio materiale in modo da affrancarsi dalle amministrazioni ferroviarie dei singoli Stati. Le amministrazioni ferroviarie erano state nazionalizzate durante la prima parte del ventesimo secolo; l'Italia era stata una delle prime ad aver avviato questo processo, nel 1905, creando le Ferrovie dello Stato; erano seguite poi le Ferrovie belghe nel 1928 con la SNCB; le ferrovie francesi con la SNCF nel 1938. È facilmente intuibile che gli Stati si sarebbero probabilmente mossi; questo perché non volevano farsi sfuggire questa nuova e importante iniziativa. In effetti, se i Ministri dei trasporti europei avevano dato un parere positivo all'idea iniziale di Dan Hollander, ossia di creare una nuova società Trans Europ Express con personalità giuridica, questa sarebbe stata gestita al di fuori dai tradizionali cerchi decisionali.

---

<sup>75</sup> Ibid.,



Francisus Dan Hollander fu molto rammaricato da questa decisione, e malgrado i suoi sforzi, il marchio è rimasto nel cerchio delle amministrazioni pubbliche statali. Fu un colpo durissimo e non certo l'ultimo: la sua idea era già mistificata prima ancora di realizzarsi. Non potendo costituire una nuova e propria società, egli si rassegnò a far proseguire il progetto così come lo volevano i governi degli Stati europei coinvolti nel progetto. Per via di questa decisione, il progetto non poté prendere il suo avvio così come previsto.

Dan Hollander e i membri del nascente Raggruppamento cominciarono a battersi con i singoli governi e con le loro amministrazioni, per tentare di salvare il progetto in una forma il più vicina possibile a quella originaria. I diversi governi degli Stati coinvolti vollero implicarsi nel progetto affinché questo non sfuggisse al loro controllo. Le parti coinvolte nel progetto erano, difatti molteplici. Si pensi, alle numerose industrie costruttrici che volevano che il contratto per la costruzione di treni, fosse loro affidato. Si giocò dunque, dietro le quinte, una vera battaglia di governi, al fine di riuscire a tirare il meglio.

Tali circostanze fecero che si scatenasse una competizione tra i paesi partecipanti al progetto, per scegliere quale industria avrebbe costruito il nuovo materiale rotabile. In effetti, se all'inizio il progetto prevedeva di usufruire delle automotrici diesel già esistenti, come avvenne per le RGP delle ferrovie francesi, numerose altre amministrazioni decisero di costruire un nuovo materiale appositamente per il lancio del nuovo marchio. È andata in questo senso per il materiale delle Ferrovie dello Stato, con l'Aln 442/448 della Breda o ancora per il materiale RamTEE1 costruite in collaborazione dalle industrie svizzere e olandesi.

Era tenace la volontà dei singoli governi di privilegiare l'industria nazionale per la costruzione del materiale. Inoltre, gli Stati tentarono di influire sui nuovi collegamenti, sulla scelta delle destinazioni dei treni TEE e delle loro fermate intermedie; nei fatti si comprese subito l'importanza che avrebbe rivestito per una città la fermata di un treno TEE nel suo sviluppo economico e sociale (un po' come succede ai nostri giorni con i treni ad alta velocità).

L'idea di Dan Hollander era molto diversa da quella dei governi e delle amministrazioni ferroviarie dei singoli paesi. Egli volle creare una nuova società, la quale avrebbe avuto il suo materiale; un unico materiale per tutta la rete TEE. Il personale di bordo sarebbe stato assunto direttamente dalla nuova compagnia, così come per il servizio di ristorazione e gli altri servizi che la nuova compagnia avrebbe offerto ai clienti. Nell'idea del presidente Dan Hollander, i treni TEE sarebbero stati i più veloci e confortevoli della rete europea, e avrebbero ottenuto tutte le precedenze su tutte le linee, pure pagando per questo un prezzo elevato alle

amministrazioni ferroviarie dei singoli paesi.<sup>76</sup> Nonostante i suoi numerosi sforzi presso i governi e le amministrazioni ferroviarie, Dan Hollander non riuscì ad ottenere la personalità giuridica per la nuova entità. Essa sarebbe rimasta nelle mani delle amministrazioni ferroviarie dei paesi partecipanti al progetto, e sarebbe stato compito loro quello di progettare le linee ferroviarie sulle quali avrebbero circolato i treni Trans Europ Express, nonché di mettersi d'accordo sul materiale da impiegare per ogni relazione.

Per attuare il progetto TRANS EUROP EXPRESS si tennero diverse conferenze preparatorie. La prima ebbe luogo a Utrecht il 3 novembre 1954, non a caso sede delle ferrovie olandesi di cui il presidente era Dan Hollander, il 23 novembre 1954 a Genova, l'8 dicembre 1954 a Parigi, il 19 gennaio 1955 a Francoforte, il 15 febbraio 1955 di nuovo a Utrecht e infine il 16 marzo 1955 a Berna. A queste conferenze parteciparono diverse delegazioni delle amministrazioni delle ferrovie coinvolte nel progetto TEE. Si discusse della forma che avrebbe assunto il futuro servizio, del materiale per ogni nuova relazione, degli orari dei nuovi treni nonché delle fermate intermedie.<sup>77</sup> Queste conferenze preparatorie furono importanti. In esse furono decisi alcuni dettagli, in apparenza tecnici, ma in realtà di primaria importanza. Ad esempio, nella conferenza di Utrecht del 1955, i delegati delle amministrazioni ferroviarie impiegati nel progetto TEE, dovevano decidere se il servizio di ristorazione poteva essere compreso nel prezzo del biglietto. Fu anche discussa la possibilità di installare un servizio di segreteria in ogni treno.<sup>78</sup>

Era una casualità che le amministrazioni ferroviarie si ritrovassero due volte l'anno, in un luogo ogni volta diverso, per concordarsi sugli orari dei treni nazionali e internazionali, soprattutto in base alle novità auspiccate da alcune ferrovie. In queste discussioni furono elaborati gli orari dei treni internazionali circolanti in Europa. Queste riunioni furono chiamate Conferenza europea degli orari e avevano luogo ogni sei mesi, in autunno e in primavera, prima dei cambi orario estivi e invernali. Alla fine della Conferenza venivano annunciate alla stampa le novità sui collegamenti ferroviari europei. Durante la Conferenza europea degli orari (CEH) che ebbe luogo ad Atene dal 7 al 17 ottobre 1953, i delegati francesi, belgi e tedeschi discussero delle

---

<sup>76</sup> A quel tempo, le amministrazioni ferroviarie gestivano sia la rete ferroviaria che i treni in circolazione. Dall'inizio degli anni 2000, questo schema cambiò e furono create più entità tra chi gestisce la rete ferroviaria, in Italia è il compito di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) dal 2001, chi si occupa della circolazione dei treni (Trenitalia) e infine chi gestisce le diverse stazioni.

<sup>77</sup> AHSNCF, Le Mans, Busta 0010LM0032, Lettera delle ferrovie tedesche (DB) alle ferrovie francesi (SNCF) del 1955.

<sup>78</sup> J.M.Dupuy, *Les trains Europ Express*, Le train, Opt.Cit, p.12.

relazioni del nuovo marchio TEE tra Parigi e Bruxelles da una parte e tra Parigi e le città della valle del Reno (Colonia, Bonn, Francoforte, Maganza).<sup>79</sup>

## Il materiale impiegato sui servizi TEE

Il progetto iniziale di Dan Hollander fu dunque respinto e rimodulato in base ai desideri dei governi degli Stati coinvolti nel progetto TEE. I treni dovevano rispettare molte regole, i materiali utilizzati sarebbero rimasti di proprietà delle amministrazioni ferroviarie, i servizi a bordo sarebbero stati gestiti da un rigido regolamento, ma alla fine sarebbero state le amministrazioni ferroviarie a decidere quali treno coinvolgere nel progetto, con i loro servizi. Il Bollettino dell'Unione Internazionale delle Ferrovie (UIC) precisa nella sua annata 1957, che il fatto che ci fossero più materiali contribuiva ad aumentare le esperienze, ovvero i passeggeri non sarebbero saliti su un solo tipo di treno bensì su materiali diversi, in modo da offrire un termine di paragone sui diversi materiali. I treni TEE dovevano rappresentare uno “stile di viaggio europeo”, il quale avrebbe preso in considerazione le varie culture dei paesi coinvolti, percepiti tramite il materiale in uso su una relazione, e tra i servizi offerti ai viaggiatori. Essendoci più tipi di materiali e più tipi di servizi in base alle scelte delle amministrazioni ferroviarie in carico del treno, il viaggiatore avrebbe potuto sperimentare comfort diversi (come ad esempio le poltrone), servizi diversi tra un treno all'altro e infine un servizio di ristorazione che avrebbe, ovviamente, messo in risalto la gastronomia del paese.

Nello stesso archivio, si nota che i dirigenti delle ferrovie olandesi insistevano per rammentare che si trattasse, per il momento, di una “sperimentazione”, senza sapere se le loro idee sarebbero state un successo o un fallimento.<sup>80 81</sup>

La nota delle ferrovie olandesi, di fatto al capo dell'organizzazione dei treni TEE, in data del 15 febbraio 1955, fa notare che era stata approvata dalla Conferenza di Utrecht la standardizzazione dei treni TEE. Ci sarebbero stati solo tre tipi di materiali: uno francese, uno tedesco e uno in collaborazione tra le ferrovie belghe, lussemburghese, olandesi e svizzere.<sup>82</sup>

---

<sup>79</sup> J.M Dupuy, *Les trains Europ Express*, Op.Cit, p. 10.

<sup>80</sup> Il Bollettino dell'Unione Internazionale delle Ferrovie aveva cadenza annuale, si proponeva di riassumere le novità nel settore ferroviario nel mondo. Per tanti anni è stato un punto di riferimento mondiale sulle statistiche e altre informazioni riguardante la storia delle ferrovie. Il bollettino uscì per l'ultima volta nel 1969.

<sup>81</sup> De Stenenwichel, « L'organisation du service TEE », *Bulletin de l'UIC*, 1957, pp 180-186.

<sup>82</sup> AHSNCF, Le Mans, Busta 0010LM0032, Nota delle ferrovie olandesi del 15 febbraio 1955.

Da quello che si desume da questa nota, sembra che il materiale ferroviario italiano non fosse coinvolto nel progetto, il che può apparire strano tenendo conto della volontà italiana di impegnarsi nel progetto TEE. Secondo una lettera delle ferrovie tedesche alle ferrovie francesi, datata del 1955, il bisogno del materiale era il seguente: 14 convogli per le ferrovie tedesche, 14 convogli più una automotrice per le ferrovie francesi, 8 convogli per le ferrovie del Benelux e la Svizzera.<sup>83</sup> Inoltre, il presidente Dan Hollander avrebbe voluto che il materiale dei treni Trans Europ Express fosse stato lo stesso per tutto i materiali del Raggruppamento. Ci sarebbe stato un bando europeo per l'acquisizione di un materiale comune, per i treni TEE. Il materiale sarebbe consistito in automotrici diesel di nuovissima costruzione. Le ferrovie tedesche e le ferrovie francesi non si mostrarono particolarmente favorevoli, di conseguenza l'idea fu abbandonata. In effetti, il rischio che venisse scelta una tecnologia francese o tedesca era molto plausibile, ciò avrebbe sotteso che l'industria nazionale di una delle due nazioni era meno competente rispetto all'altro. Il rischio era che un'industria prendesse il dominio in Europa nella costruzione del nuovissimo materiale ferroviario. Ciò avrebbe fatto dell'azienda scelta, un *leader* mondiale del settore, e le altre case costruttrici non sarebbero state in grado di competere.

Da questo punto di vista, si può affermare che l'idea di Dan Hollander, di voler ordinare solo un tipo di materiale per tutti i treni TEE, fu piuttosto ingenua. In effetti, egli non aveva preso in considerazione il peso degli Stati nel processo di decisione e delle loro industrie nazionali. L'idea di Dan Hollander era di mettere in competizione le principali case costruttrici europee per spingerle a concepire il materiale migliore per i treni TEE, quella che vi fosse riuscita avrebbe ottenuto il contratto per la costruzione di tutti i treni del marchio. Come visto in precedenza, questo modo di procedere non piacque né ai diversi governi degli Stati coinvolti e nemmeno alle industrie nazionali, che chiedevano garanzie sui contratti futuri. È assai probabile che la competizione si sarebbe svolta principalmente tra la Alstom, casa francese, la Siemens, casa tedesca o ancora la Breda, di bandiera italiana.<sup>84</sup> Per evitare che una casa costruttrice si aggiudicasse un simile contratto, i governi dei paesi coinvolti nel progetto TEE, riuscirono ad ottenere che ogni relazione venisse espletata da un'amministrazione ferroviaria, in particolare, e che essa avrebbe dovuto impiegare il suo materiale più recente. Con questa decisione si sono accontentati i governi della maggiore parte dei paesi, soprattutto i grandi come la Francia, l'Italia o la Germania; disponendo questi di case costruttrici importanti. Le amministrazioni ferroviarie poterono, dunque, affidare la costruzione di un'automotrice alla casa costruttrice

---

<sup>83</sup> Ibid.,

<sup>84</sup> Il marchio Alstom ha conservato la h nel nome fino al 1998.

nazionale e permettere di costruire un materiale che sarebbe stato percepito come un orgoglio ingegneristico nazionale.

Inoltre, era una cosa certa che i passeggeri avrebbero messo a paragone i materiali, così anche le riviste specializzate e il grande pubblico. Motivo in più per le industrie nazionali in carica per concepire il miglior materiale possibile. In quel periodo, l'andamento dei trasporti era un argomento di attualità e i media seguivano la vicenda da vicino, non lesinando sui dettagli. Questo permise ai costruttori di intraprendere delle gare sulla velocità e altri aspetti, come l'insonorizzazione delle carrozze, l'aria condizionata o ancora la bellezza estetica del treno; anticipando la vicenda, su questo ultimo aspetto, ed erano tanto ad ammetterlo, l'automotrice italiana Aln 442-448 della Breda era una spanna sopra gli altri materiali concepiti.

D'altro canto, le amministrazioni ferroviarie erano unanimi nell'affermare che i treni coinvolti nel progetto dovevano possedere caratteristiche che li differenziassero dai treni ordinari, che il sovrapprezzo fosse quindi giustificato. Si stabilì, inoltre, che i treni TEE dovessero privilegiare un materiale all'avanguardia nell'interesse del progresso tecnico.<sup>85</sup>

In un primo tempo, sembra che l'esordio del servizio Trans Europ Express dovesse aver luogo il 3 giugno 1956, così come sottinteso presso la Conferenza degli orari di Berna nel maggio 1955. Tuttavia, la Conferenza degli orari di Wiesbaden (Germania), che ebbe luogo dal 5 al 25 ottobre 1955, notò un ritardo nella costruzione di diversi materiali, in particolare quello svizzero/olandese e quello italiano. Siccome alcuni materiali erano già pronti, come le RGP della SNCF, le amministrazioni ferroviarie approvarono che alcuni treni potessero debuttare in anticipo rispetto alla data di partenza dei servizi TEE, senza però che questi treni potessero sfoggiare il logo TEE e far applicare il supplemento sul prezzo del biglietto di prima classe.<sup>86</sup>

Concentrandosi sul versante italiano, pare che il belpaese non avesse, nell'immediato, un materiale rispondente ai requisiti tecnici della nuova organizzazione. Così, l'Italia avviò in tempi brevi la progettazione di una nuova automotrice alla Breda di Milano, nota casa costruttrice, con lo scopo di costruire nuovissime automotrici, le quali saranno le famose Aln 442-448, che sarebbero state coinvolte nel progetto TEE; questo con un lieve ritardo sulla data dei primi viaggi rispetto agli altri paesi europei. L'Italia si affrettò per non rimanere indietro, proponendo un'automotrice progettata e costruita in tempi brevi sulla base dei successi già avvenuti in precedenza dalla stessa azienda, si pensi in particolare alle Ale 883 costruite nella

---

<sup>85</sup> AHSNCF, Le Mans, Busta 0010LM0032, Nota delle ferrovie olandesi del 15 febbraio 1955.

<sup>86</sup> J.M. Dupuy, *Les trans europ express*, Le train, Op.Cit, pp.12-13.

Seconda Guerra mondiale e soprattutto alle Aln 880 progettate e costruite all'inizio degli anni Cinquanta funzionanti con il motore diesel, i quali sarebbero stati la norma dei primi TEE. La Breda aveva dunque acquisito una certa esperienza nella costruzione di elettrotreni, fatto che gli permise di avviare questo nuovo modello in tempi relativamente brevi anche se gli elettrotreni Aln 442-448 furono costruiti in pochi esemplari, nove in totale, ma ce n'erano soltanto tre di pronti per il 1957.<sup>87</sup>

Furono costruiti finalmente 30 materiali, 9 dai tedeschi e dai francesi, 7 dall'Italia e infine 5 per il conglomerato svizzero/olandese.<sup>88</sup>

Da lato tedesco, la DB disponeva di convogli VT.8, costruito all'inizio degli anni Cinquanta in venti esemplari. Tuttavia, le ferrovie tedesche puntarono maggiormente su un nuovo materiale, il quale sarebbe diventato un materiale emblematico della storia dei TEE, il famoso VT.11. Il primo materiale fu recepito il 15 maggio 1957, a pochi giorni dell'esordio del servizio TEE e in tempo per le presentazioni ufficiali del mese di maggio (a Parigi e Lussemburgo). Questo materiale fu riconoscibile dalla forma tonda delle estremità dei convogli e dalle cabine di guida sopraelevate.<sup>89</sup>

Altra informazione importante, desumibile da una nota delle ferrovie tedesche datata del 1955 e indirizzata alle ferrovie francesi, riguardava i controlli doganali. Il presidente delle ferrovie tedesche voleva che i treni TEE fossero trattati secondo lo stesso sistema che reggeva allora il trasporto aereo; ossia dei controlli doganali effettuati nelle stazioni di partenze. Questa soluzione non venne ritenuta valida, i delegati preferirono dei controlli durante la marcia del treno, così come fu scritto dalle ferrovie francesi ai colleghi tedeschi in una lettera datata del 1955, in risposta alla proposta della DB.<sup>90</sup> Si avrà modo di tornare sul tema dei controlli doganali poiché si trattò di un argomento spinoso, che si ripropose in forme diverse a seconda degli anni e delle relazioni tra i diversi Stati. Tuttavia, è giusto affermare che i delegati avevano avuto ragione nell'organizzare controlli doganali durante la marcia del treno, avendo tale metodo il rilevante vantaggio di non fare perdere tempo ai passeggeri, che non avevano quindi bisogno di presentarsi in stazione un'ora prima della partenza, come sarebbe stato invece necessario se fosse stata adottata la soluzione dei controlli prima dell'imbarco.

---

<sup>87</sup> A.Nascimbene, *Aln 448/460 Le automotrici Trans Europ Express*, Loco Division, Torino, 1989, p.51.

<sup>88</sup> Bolettino dell'Unione Internazionale delle Ferrovie, Anno 1957, p 186.

<sup>89</sup> J.M.Dupuy, *Les trans europ express*, Le train, Op.Cit, p.15.

<sup>90</sup> AHSNCF, Le Mans, Busta 0010LM0032, Lettera delle ferrovie tedesche alle ferrovie francesi del 1955.

Il presidente delle ferrovie tedesche, il Signore Frohne propose in una lettera del 1955 di creare uno spazio “extraterritoriale” all’interno dei treni TEE.<sup>91</sup> Tale proposta, di natura eccezionale, non venne accettata dalle altre amministrazioni e probabilmente dai singoli Stati, che dovevano essere informati obbligatoriamente dell’iniziativa. Il fatto di creare uno spazio “extraterritoriale” all’interno dei treni TEE avrebbe posto i confini alle stazioni di partenza, come si fece per gli aerei. La lettera proponeva che le amministrazioni coinvolte nel progetto entrassero in trattative con le dogane dei paesi.<sup>92</sup> Le ferrovie francesi fecero sapere che le amministrazioni ferroviarie dovevano cercare un “applicazione liberale” della Convenzione di Ginevra del 10 gennaio 1952, ovvero la possibilità di spostare il controllo doganale altrove che al confine tra due paesi, come scritto in un rapporto interno delle ferrovie francesi sull’espletazione dei treni internazionali.<sup>93</sup>

Inoltre, il presidente della DB propose che i treni avessero una linea telefonica funzionante, per comunicazioni urgenti durante il viaggio.<sup>94</sup>

Alla lettura di questa lettera, da parte delle ferrovie tedesche, si tennero diverse interrogazioni. Perché richiedere uno statuto “extraterritoriale” per i treni; uno statuto mai richiesto nella storia ferroviaria. I vari documenti presenti negli archivi delle ferrovie francesi, suggeriscono che la messa in atto dei controlli doganali non fosse semplice, anche sull’asse Parigi-Bruxelles, asse dove furono provate delle collaborazioni tra le dogane belghe e francesi. Per esempio, su questo stesso asse, la questione era di sapere dove i doganieri, saliti a Parigi o Bruxelles, potevano scendere senza tuttavia dover raggiungere una delle due città, sapendo che aggiungere una fermata “tecnica” avrebbe fatto perdere tempo prezioso al treno. Non ci fu un modello di treno preciso, alcuni treni TEE facevano una fermata tecnica a Mons (Belgio, confine con la Francia) o a Quévy (Francia, confine con il Belgio) e altri no.<sup>95</sup> In altre occasioni, furono presenti a bordo del TEE altre forze dell’ordine come la *Police de l’Air et des frontières* francese, paragonabile alla guardia di finanza italiana, e la polizia belga.

Inoltre, era esplicitamente scritto nel Bollettino dell’Unione Internazionale delle ferrovie (UIC) che i controlli dei biglietti a bordo treno si dovessero effettuare nella massima discrezione e

---

<sup>91</sup> Ibid.,

<sup>92</sup> Ibid.,

<sup>93</sup> Ibid., Studio interno alla Commissione TEE.

<sup>94</sup> Ibid.,

<sup>95</sup> Si noti, che queste fermate intermedie di « servizio » furono anche usate, talvolta, per il cambio macchinista.

solo una volta durante il viaggio, così da non disturbare i passeggeri. Una regola del tutto nuova rispetto alla consuetudine vigente negli altri treni.<sup>96</sup>

Infine, il Consiglio di cooperazione doganale si riunì il 28 novembre 1957. In questa riunione fu deciso che i treni del Raggruppamento Trans Europ Express avrebbero avuto la possibilità di usufruire di una franchigia per quanto riguardava le tasse sulle bevande, in particolare quelle alcoliche. L'idea originale era di detassare le bevande vendute a bordo dei treni TEE, ma una tale decisione appariva difficile da operare. I governi erano i più contrari a questa decisione alla detassazione delle bevande vendute a bordo treno; questo fece sì che il costo delle bevande venisse aumentato, a causa dell'elevata tassazione, secondo gli accordi tra paesi. Fu, inoltre, autorizzato il rifornimento delle bevande alcoliche lungo il percorso del treno, cioè anche in un altro territorio.<sup>97</sup> Inoltre, le regole di ogni paese e gli accordi tra loro, prevedevano che si potesse vendere a bordo dei treni, dei vini, delle birre, acqua minerale e altro cibo. Tuttavia, la legislazione era molto diversa e più restrittiva per quel che riguardava i liquori e il tabacco. Per questo motivo, il Raggruppamento TEE trovò una soluzione ingegnosa che consisteva nel mettere in una cassa i liquori e il tabacco venduto, cassa che sarebbe stata piombata ad ogni passaggio di confine. In questo modo, non era possibile poter ordinare liquori e tabacchi mentre il treno stava per varcare un confine. Sulle tratte Parigi-Zurigo, con il TEE "Arbalete", così come sui treni dell'asse Parigi-Bruxelles, fu inserito sulla carta dei vini e delle bevande della carrozza bar, questa particolare notifica.<sup>98</sup> Non è stato possibile indagare su altre relazioni europee, per scoprire se una formulazione del genere fosse scritta.

## Gli assi Trans Europ Express

Il presidente Dan Hollander, redasse una proposta per l'avvenire del traffico internazionale passeggeri, nel febbraio 1955. Prima di tutto, egli pensò che fosse necessario dare uno slancio comune in favore delle ferrovie, per questo le amministrazioni dovevano lavorare in sintonia, in particolare con l'obiettivo di modernizzare la rete e far fronte alla concorrenza stradale e aerea. Dan Hollander fece notare che il traffico ferroviario europeo si

---

<sup>96</sup> Bollettino dell'Unione Internazionale delle Ferrovie, Anno 1957, p.360

<sup>97</sup> Ibid., p.361.

<sup>98</sup> AHSCNF, Le Mans, Busta 0010LM026, Iscrizioni manoscritte sulla carta dei vini e delle bevande, novembre 1960.



svolgeva prevalentemente in un numero ristretto di nodi, ossia le grandi città che bisognava collegare tra loro. Egli disse che: “è necessario un prodotto particolare tra questi nodi, al fine di collegare fra loro le città importanti, ci vuole un tipo di collegamento rapido e ben diramato, comprensivo di un servizio e di qualità uniforme.”<sup>99</sup> In qualche modo Dan Hollander diede una sua definizione del servizio che bisognava avviare per collegare tra di esse le diverse città europee più importanti, quelle che lui chiamava nel suo gergo “nodi ferroviari”, traendo l’espressione da un vocabolario tecnico. In qualche modo, i “nodi ferroviari” furono i precursori dei famosi *hub* del settore aereo, ovvero gli aeroporti che alimentavano una piattaforma di coincidenze tra voli di corto/medio raggio con voli di medio/lungo raggio, molto spesso voli intercontinentali. Dan Hollander individuò un numero ristretto di “nodi” che potessero fare la vece di piattaforma di coincidenze; ad esempio la Lombardia italiana, la Ruhr tedesca o l’Ile de France attorno a Parigi. Questi sono bacini di popolazioni importanti ma anche bacini industriali, economici e politici (Bonn era a quel tempo la capitale della Repubblica federale tedesca). Inoltre, questi “nodi” offrivano delle fitte connessioni con le principali città dei paesi, permettendo di proporre viaggi al di là della rete Trans Europ Express. D’altronde, è bene notare, che le centrali di prenotazione erano specifiche dei TEE. Essi incoraggiavano le coincidenze a secondo dei bisogni dei clienti, proponendo loro un intero itinerario a seconda dei loro bisogni. Per Parigi, che contava una moltitudine di stazioni, il servizio proponeva un servizio taxi tra due stazioni, se ce n’era il bisogno.

La storica francese Michèle Merger mette in evidenza come l’emergenza di città nodali ha contribuito a strutturare un territorio; esse sono, in effetti, zone di convergenza. Hanno un rilievo nazionale ed internazionale e favoriscono l’unità territoriale di un paese, avendo lo scopo di rinforzare la coesione nazionale.<sup>100</sup>

Nella stessa proposta, Dan Hollander emise un’idea, piuttosto singolare per l’epoca, quella di intrattenere dei rapporti con i rappresentanti delle compagnie aeree al fine di evitare una concorrenza troppa dannosa tra questi due mezzi di trasporto. Preconizzò, inoltre, che fosse creato un “Ufficio di ricerca economica” come quello già esistente per l’aviazione civile, così da permettere alle amministrazioni ferroviarie di avere a disposizione un ufficio centrale.<sup>101</sup>

---

<sup>99</sup> AHSNCF, Le Mans, Busta 0010LM0032, Proposta di Dan Hollander sull’avvenire del traffico internazionale di viaggiatori.

<sup>100</sup> M.Merger, A. Carreras, A.Giuntini, *Les réseaux européens transnationaux, XIX e XX siècles quels enjeux ?*, Ouest Editions, 1995, Paris, pp.14-16.

<sup>101</sup> *Ibid.*,

Importanti furono le decisioni che portarono a decidere gli assi sui quali i treni Trans Europ Express avrebbero circolato. Appariva chiaro che i nodi, così definiti da Dan Hollander, rappresentavano le capitali economiche e politiche dell'Europa occidentale da collegare tra di loro. Quindi, furono prese in considerazione la distanza tra due città da collegare, in particolare le città distanti non oltre i 700 chilometri, in modo da permettere ai passeggeri di beneficiare di almeno una mezza giornata di tempo libero nella città di arrivo o di partenza. Quest'ultimo elemento fu un'idea di da Dan Hollander, che non desiderava che i passeggeri dei treni TEE passassero una giornata intera in viaggio. I treni TEE dovevano avere degli orari che consentissero ai passeggeri di disporre di almeno una mezza giornata di tempo libero.

L'asse Parigi-Bruxelles appare sin dall'inizio come l'asse portante dell'intera rete TEE, tenendo conto dell'importanza del traffico tra queste due capitali, soprattutto dopo il nuovo ruolo affidato a Bruxelles, come sede di una parte delle istituzioni europee, in particolare della Commissione europea. Col passare degli anni, il ruolo di Bruxelles come capitale dell'Europa non ha mai cessato di crescere, fino ai nostri giorni in cui si discute ancora dell'eventualità di spostare il Parlamento europeo da Strasburgo a Bruxelles. Questo collegamento Parigi-Bruxelles venne poi prolungato in Olanda, patria del fondatore del progetto, permettendo di collegare Amsterdam a Parigi in tempi record e anche tra Bruxelles, Anversa e Rotterdam, stazioni intermedie, permettendo di captare una clientela che viaggiava tra queste importanti città. Un secondo asse importante fu quello della valle de Reno, andando a collegare le i principali centri economici e politici della Ruhr fino a Basilea in Svizzera. Un altro asse importante collegava le città di Bruxelles a Basilea passando per il Lussemburgo e Strasburgo, e riuscendo quindi a collegare tra di loro le principali città ospitanti le istituzioni europee. Infine, un ulteriore asse collegò Parigi con Zurigo grazie al TEE "Arbalète" senza però coinvolgere città importanti durante il suo percorso, eccezione fatta per Basilea.

L'asse diretto al Sud dell'Europa, da sempre considerato come uno di quelli prioritari, attraversava il passo del San Gottardo e permetteva di collegare l'Italia alla Germania e l'Europa del Nord tramite la Svizzera. Uno dei collegamenti in progetto era proprio quello tra Milano e Zurigo, due città europee di primaria importanza, essendo entrambe porte d'ingresso dei loro paesi, tenendo conto della capillarità di linee in partenze da entrambe queste due città. Altri due collegamenti furono prospettati in partenza da Milano verso la Francia. Il primo verso Lione collegando *en passant* Torino e il secondo verso la Costa Azzurra e Marsiglia, collegando *en passant* Genova. Queste due relazioni consentivano di collegare tra loro dei bacini di popolazione in stretta sintonia, sia dal punto di vista storico che culturale ed economico, come

ad esempio, Nizza con Genova o Lione con Torino. Quest'ultima relazione fu una delle prime ad essere inaugurata, addirittura quasi sei mesi prima del 2 giugno 1957, data della partenza ufficiale dei servizi Trans Europ Express. Per questo fu classificato come Espresso, durante i mesi di intervallo tra le due date. Era però chiaro, sin dall'inizio, che sarebbe stato un TEE, e così fu chiamato dalla stampa in carica di coprire l'evento, come si vedrà più avanti. Un altro asse collegava Milano con Monaco di Baviera, tramite l'importante bacino industriale ed economico della Val Padana (Brescia, Verona) e del Trentino-Alto Adige.

I nodi dei Trans Europ Express furono, nella maggioranza dei casi, uno per ciascun paese, e ciò in attesa dello sviluppo della rete negli anni Sessanta e Settanta. Per la Francia fu Parigi, una città già al centro di tutte le linee ferroviarie francesi; per i paesi del Benelux furono le loro capitali; per la Germania fu Colonia più che Francoforte; per la Svizzera fu Zurigo e infine per l'Italia fu Milano. Altre città importanti furono poi collegate con l'apertura di nuove linee come, Vienna con il TEE "Prinz Eugen", Barcellona con il TEE "Catalano", Copenaghen con il TEE "Merkur" o ancora Roma, collegata però da soli TEE nazionali.

Nelle città di Basilea, Parigi, Bruxelles, Amsterdam, Lussemburgo, Colonia e Milano furono aperte delle centrali di prenotazione per tutti i treni TEE. Ogni persona che desiderava comprare un biglietto TEE poteva recarsi in una qualunque stazione o agenzia di viaggio, la quale doveva prendere contatto con la centrale di prenotazione responsabile all'interno della sua area geografica, per avviare il processo di prenotazione dei posti desiderati dai clienti. La centrale di riferimento doveva avvertire le altre centrali per informare della prenotazione in corso su un dato treno. Si veniva quindi a conoscenza in tempo reale dello stato di riempimento dei treni TEE. Erano, inoltre, proposte direttamente al passeggero informazioni circa il suo viaggio, in particolare gli si chiedevano le modalità tramite le quali avrebbe raggiunto le stazioni di partenza, se c'era bisogno di prenotare un taxi, se aveva bisogno di un aiuto per portare i suoi bagagli e altri servizi utili ai suoi bisogni e informazioni riguardante la sua destinazione. Infine, grande novità per l'epoca, veniva chiesto ai passeggeri le loro preferenze, ovvero se preferissero viaggiare accanto al finestrone, nel senso della marcia del treno, gli uni di fronte agli altri o seduti l'uno accanto a l'altro. Potevano ovviamente scegliere di viaggiare nella zona fumatori, obbligatorio al tempo su tutti i treni.<sup>102</sup>

Il sistema di informazione per i viaggiatori era migliorato per i treni TEE, in particolare per gli annunci in più lingue. I treni TEE dovevano essere annunciati con priorità, rispetto agli altri

---

<sup>102</sup> Bolletino dell' Unione Internazionale delle Ferrovie, anno 1957, pagina 183.

treni, e le loro corse erano sempre prioritarie rispetto ad ogni altra categoria di treno in circolazione.<sup>103</sup>

## Il regolamento organico del Raggruppamento Trans Europ Express

Il Regolamento organico dei Trans Europ Express conobbe tre forme: la prima fu pubblicata il 2 giugno del 1957, quando prese avvio il servizio, la seconda nel 1964 e la terza nel 1973.<sup>104</sup> Si sono trovate tracce di questi regolamenti negli archivi dell'Unione internazionale delle ferrovie (UIC) e negli archivi delle ferrovie francesi a Le Mans.

Il Regolamento organico del 1957 è considerato come quello originale, in quanto gli altri due furono delle modifiche del primo. Il Regolamento organico presentava le diverse amministrazioni facenti parte del Raggruppamento, definite nell'articolo 1 come "reti aderenti". Da notare che diversi paesi, come la Danimarca, pur essendo collegate alla rete TEE, non ebbero mai il desiderio di fare parte delle "reti aderenti", a differenza di quanto avvenne invece per le ferrovie spagnole, che con l'introduzione del nuovo TEE "Catalano" espressero la volontà di farne parte.

Venne chiaramente specificato nell'articolo 1 del Regolamento organico che le amministrazioni avevano costituito un "raggruppamento". Nello stesso articolo venne esplicitamente scritto che il Raggruppamento aveva come scopo quello di: "soddisfare i bisogni dei passeggeri che desiderano un comfort di alto livello. Il Raggruppamento Trans Europ Express fa circolare dei treni moderni, rapidi e confortevoli tra i grandi centri economici, politici e turistici, in servizio internazionale. I treni rispondono a *standard* comuni nell'ambito del comfort, della velocità, del rispetto dell'orario e del materiale".<sup>105 106</sup>

L'articolo 2 precisava che: "i treni Trans Europ Express sono esclusivamente dei treni di prima classe. Rappresentano la migliore qualità offerta dalle amministrazioni ferroviarie. Queste ultime hanno l'obbligo di fornire il loro materiale più avanzato."

---

<sup>103</sup> Ibid., p 184.

<sup>105</sup> Archivio dell'Unione Internazionale delle Ferrovie [d'ora in avanti AUIC], Parigi (Francia), Busta BU0614 TEE/1, Fascicolo 1691 « Raggruppamento Trans Europ Express », Comitato Direttore.

<sup>106</sup> AHSNCF, Parigi, Busta 0010LM0032, Regolamento organico del 1964.

L'articolo 8 indicava che il compito delle amministrazioni ferroviarie era di scegliere quali sarebbero stati gli accompagnatori tecnici lungo il percorso, specialmente quando il treno varcava un confine e si trovava a dover circolare su una rete estranea. Il Regolamento dell'Unione internazionale delle ferrovie preconizzava che il cambio macchinista avvenisse presso la stazione di frontiera. Per i treni Trans Europ Express, il protocollo era diverso a seconda del tipo di treno. Per quei pochi treni senza fermate intermedie e che varcavano un confine, i quali erano la minoranza, ci dovevano esserci due macchinisti sin dall'inizio del viaggio. Il Regolamento TEE prevedeva per i treni afferenti al Raggruppamento, che un macchinista dell'amministrazione salisse sul treno nella stazione di confine per subentrare al primo nella guida. Rimaneva, tuttavia, sempre un aiutante alla guida fino al capolinea, dipendente dell'amministrazione proprietaria del materiale, egli avrebbe potuto intervenire in caso di guasto del materiale o altri problemi riscontrati lungo il viaggio.<sup>107</sup>

Gli organi del Raggruppamento TEE erano elencati all'articolo 9. Essi sono costituiti da tre organi distinti. Il primo è il Comitato TEE, anche chiamato Comitato direttore, le sue prerogative erano elencate all'articolo 10 del Regolamento organico. Questo Comitato era composto da tutti i direttori delle amministrazioni ferroviarie aderenti al progetto. Aveva il compito di eleggere la rete in carica della gestione, vagliava l'ammissione di nuovi membri, prendeva decisioni in merito alle modifiche del Regolamento organico, l'ammissione di nuovi treni TEE proposti dalle amministrazioni aderenti, era informato circa le modifiche dei percorsi o la soppressione dei treni TEE. Infine, era incaricato di mettere al vaglio le questioni che il Comitato misto non aveva potuto trattare.<sup>108</sup>

Questo ci conduce al secondo organo del Raggruppamento TEE, ovvero il Comitato Misto. Esso era composto da tutti i direttori dei movimenti e dei direttori commerciali delle amministrazioni aderenti.

Il terzo organo era la rete in carica della gestione, alla quale è anche affidata la segreteria del Raggruppamento TEE. Dall'inizio, sino alla fine dell'avventura Tran Europ Express, la rete in carica della gestione fu sempre quella delle ferrovie olandesi (NS) con sede a Utrecht, laddove parimenti rimase la segreteria del Raggruppamento Trans Europ Express.

Veniva esplicitamente indicato all'articolo 11 che ogni amministrazione disponesse di un voto. Nel caso in cui un'amministrazione non potesse prendere parte al voto, essa poteva farsi

---

<sup>107</sup> Ibid.,

<sup>108</sup> Ibid.,

rappresentare da un'altra amministrazione aderente. Quando la decisione doveva essere presa all'unanimità, il segretariato era incaricato di inviare, tramite corriere, una missiva circa l'oggetto della decisione da prendere. Se l'amministrazione contattata non avesse dato risposta nell'arco di un mese, sarebbe stata considerata come astenuta.

L'articolo 13 dichiarava che, di norma, le decisioni andavano prese all'unanimità, eccetto quando si trattava di questioni di importanza minore, e in quel caso si poteva procedere soltanto per maggioranza. Tutte le questioni che interessavano gli aspetti finanziari erano da considerare di primaria importanza, quindi richiedenti assolutamente un voto all'unanimità.

L'articolo 15 dichiarava che il Comitato Direttore doveva riunirsi almeno una volta l'anno. Tuttavia, quando almeno due amministrazioni facevano domanda di riunione, il Comitato doveva essere riunito entro due mesi.

L'articolo 17 riassumeva i principali incarichi del Gruppo misto TEE. L'incarico principale di questo gruppo era di consigliare il Comitato TEE. Era, inoltre, incaricato di preparare le decisioni del Comitato TEE per tutte le questioni importanti. Era abilitato a prendere ogni decisione finalizzata a promuovere e sviluppare il marchio TEE. Era addetto alla composizione degli orari, dei treni e del materiale TEE. Il Gruppo misto aveva, inoltre, la missione di controllare la qualità del servizio TEE, di verificare che ogni treno rispettasse le norme previste nel Regolamento organico. Doveva gestire le questioni inerenti al marketing, in particolare per ciò che riguardava la pubblicità, la propaganda, i manifesti. Era in questo Gruppo misto che venivano decise le modifiche sui percorsi dei treni TEE: quindi l'aggiunta delle fermate intermedie o la volontà di soppressione del servizio da parte di un'amministrazione ferroviaria.

Le norme riguardanti la rete incaricata della gestione erano contenute negli articoli 19 e 20. L'articolo 19 indicava che la rete in carica della gestione era nominata dal Comitato TEE per una durata di quattro anni, alla maggioranza dei due terzi e che poteva essere rielelta. Come già scritto, l'amministrazione in carica della gestione fu sempre quella delle ferrovie olandesi. L'articolo 20 precisava che il segretariato era responsabile della pubblicazione del Regolamento organico, compreso gli annessi, della cura degli affari di pubblica amministrazione, della preparazione delle riunioni del Comitato direttore e del Gruppo misto, e della redazione dei verbali delle loro riunioni. Il Comitato direttore e il Gruppo misto potevano affidare alla rete in carica della gestione, e quindi al segretariato del gruppo, altri incarichi.

Era precisato all'articolo 28 che il Regolamento organico poteva essere modificato se ciò corrispondeva la volontà di tre quarti dei membri.<sup>109</sup>

Il primo documento in annesso trattava dei rapporti del Raggruppamento TEE con l'Unione Internazionale delle Ferrovie (UIC). L'articolo 1 indicava che il Raggruppamento TEE presentava ogni anno al Consiglio d'amministrazione dell'UIC, un resoconto delle attività eseguite durante l'anno in corso.<sup>110</sup>

L'annesso 2 precisava certe nozioni di servizio. Si ripeteva che i treni TEE dovevano essere esclusivamente dei treni diurni, con la più grande velocità commerciale possibile. Ogni treno TEE doveva proporre un servizio di ristorazione. Le amministrazioni aderenti si impegnavano a far circolare il loro materiale più recente sui servizi TEE. Veniva precisato che il materiale di ultima costruzione era quello del Gruppo A *Pushing*. L'aspetto esterno del materiale doveva essere omologato: la parte posteriore del materiale doveva essere di colore rosso-ciliegia, la parte superiore in colore beige-giallo e infine il tetto in colore grigio.<sup>111</sup> Si avrà poi modo di vedere come queste caratteristiche sono cambiate con l'arrivo di nuovi materiali col passare degli anni.

Veniva esplicitamente richiesto alle amministrazioni aderenti di far in modo che i treni TEE potessero beneficiare dei binari e marciapiedi più agevoli nelle stazioni dove i treni del marchio fermavano. La presenza di agenti di servizio nelle stazioni coinvolte nelle fermate TEE era fortemente raccomandata, almeno in quelle medio-grandi.

L'annesso numero 3 precisava i "principi da seguire per il servizio di ristorazione". Era indicato nel preambolo che il servizio di ristorazione fosse un elemento di comfort pienamente integrante del servizio TEE. Spettava alle diverse amministrazioni ferroviarie la responsabilità nella scelta del servizio da svolgere. Tuttavia, un'amministrazione non poteva concludere un contratto con un'azienda di ristorazione senza l'accordo delle altre amministrazioni aderenti, nonché del Comitato direttore TEE.

La parte sull'offerta precisava che fosse compito dell'amministrazione ferroviaria mandataria del contratto, decidere i menù da proporre, le forme e le carte da distribuire in accordo con l'azienda prescelta. Era esplicitamente precisato all'articolo 3 che "i prodotti serviti nei treni

---

<sup>109</sup> Ibid., per tutti gli articoli citati.

<sup>110</sup> Ibid., Annesso del Regolamento Trans Europ Express.

<sup>111</sup> Ibid.,

TEE debbano essere sempre di prima qualità e in un stato perfetto”.<sup>112</sup> Era, inoltre, responsabilità dell’amministrazione quella di organizzare il servizio a bordo dei suoi treni: dunque se privilegiare un servizio di ristorazione direttamente alla poltrona del viaggiatore o se fosse meglio effettuare il servizio in una carrozza ristorante, con tavolini dedicati. Questa scelta dipendeva molto delle consuetudini vigenti nelle amministrazioni ferroviarie, quella francese era, ad esempio, particolarmente a favore di una carrozza di ristorazione mentre di ben altro avviso erano le ferrovie tedesche. Il prezzo dei menù era concordato con l’azienda in carica di fornire il servizio, nella maggiore parte fu la CIWL che ebbe questo incarico.

Per quanto riguardava l’aspetto del personale dedicato alle attività di ristorazione, e in quanto tale direttamente assunto dalle aziende di ristorazione ingaggiate, era chiaramente indicato all’articolo 1 della parte C che il personale dovesse essere scelto e approvato dall’amministrazione e dovevano essere in numero sufficiente. Peraltro, dovevano rispondere agli ordini del personale viaggiante del treno, personale impiegato dalle amministrazioni ferroviarie nelle attività per le quali era stato assunto. Veniva, tuttavia indicato all’articolo 3 della stessa parte C, che il personale di ristorazione dovesse prestare aiuto al personale del treno, direttamente dipendente dall’amministrazione, nell’assistenza ai passeggeri come, ad esempio per aiutarli a salire a bordo, a trasportare bagagli o ancora a aiutare i passeggeri a trovare il loro posto a bordo del treno. In altri termini, era specificamente indicato che il personale di ristorazione non si dovesse “accontentare” di esercitare la propria attività, bensì che dovesse fornire assistenza al personale del treno e anche ai passeggeri.

Nella parte F, sulle “Disposizioni diverse” (così come chiamato), veniva indicato che ogni membro del personale di ristorazione dovesse portare la divisa con l’acronimo TEE in vista. Lo stesso acronimo doveva essere scritto sugli utensili come i piatti, i bicchieri, le carte del menù e i tovaglioli. Era inoltre indicato che fosse l’amministrazione ferroviaria in carica del treno TEE ad essere responsabile dell’arredamento delle carrozze ristorante.<sup>113</sup>

Attraverso lo studio dei versanti più salienti e importanti del Regolamento organico del 1957 e dei suoi documenti annessi, si scorge le alte esigenze da parte del Raggruppamento per le amministrazioni ferroviarie che volevano proporre dei treni da far circolare sotto il marchio TEE. La severità e il numero di requisiti erano studiati affinché i treni TEE fossero il meglio del meglio, ovvero un numero ridotto di mezzi su tratte prestigiose per passeggeri esigenti. La

---

<sup>112</sup> Ibid.,

<sup>113</sup> Ibid.,



scelta del materiale, la scelta del personale, della compagnia di ristorazione e del suo personale, passando per dettagli come le incisioni sui piatti, bicchieri, tovaglioli, dimostra una qualità del servizio con costi elevati. Parimenti elevati erano i costi di manutenzione. Questo fece sì che le amministrazioni ferroviarie non potessero permettersi di proporre un qualsivoglia treno ma solo i più prestigiosi; treni sui quali viaggiava un certo tipo di clientela, attenta a questi servizi, e che era capace di pagare il sovrapprezzo sul biglietto. Vi era dunque una elitarietà incoraggiata dal Raggruppamento, al fine di poter offrire il massimo livello di servizio possibile. Col passare degli anni e con il successo del marchio TEE, prova se qualora ce ne fosse bisogno del successo del piano Dan Hollander nella concezione del marchio, il numero dei treni non cesserà di crescere fino ai primi anni del Settanta, permettendo una moltiplicazione delle destinazioni. Per lo slancio del marchio la volontà fu di stabilire delle relazioni facilmente ritenibili dai viaggiatori, collegando tra loro le principali destinazioni economiche, turistiche, politiche dell'Ovest del continente europeo e offrendo soprattutto un nuovo modo di viaggiare in treno.

In una nota del 1957, emanata dalle ferrovie francesi, si apprende che le amministrazioni erano rimaste le uniche a fornire un contratto al cliente. In caso di problemi o necessità particolari, sarebbero state queste ad essere chiamate in causa. Il Raggruppamento, non avendo ottenuto la responsabilità giuridica, non poteva essere direttamente messo in causa da parte dei clienti, come per eventuali lunghi ritardi o cancellazione di treni. Essi dovevano rivolgersi all'amministrazione ferroviaria che espletava il treno sul quale avevano (o avrebbero nel caso di una cancellazione) viaggiato.

Nella stessa nota, viene indicato che non erano consentiti viaggiatori in sovrannumero, ovvero passeggeri che non avevano effettuato regolarmente la prenotazione. Non erano ammessi passeggeri senza posti assegnati e che dovessero viaggiare in piedi. Si parla di un'epoca in cui viaggiare in piedi era un'eventualità piuttosto frequente. Il sistema di prenotazione obbligatoria dei treni TEE si avvicinava molto al sistema di prenotazione in vigore tuttora, che tuttavia usufruisce del fondamentale supporto dell'informatica. Si può dunque affermare che il sistema di prenotazione TEE era in anticipo sui suoi tempi. Era una novità, e poteva persino destabilizzare viaggiatori esigenti e non abituati a tale processo, anche se il sistema era ben rodato con il protocollo derivante dalle sedi di prenotazione elencate e di cui si è fatto cenno precedentemente.

Inoltre, come riportato nella nota, i bagagli voluminosi dovevano essere obbligatoriamente registrati prima della partenza del treno. Lo si poteva fare al momento della prenotazione del biglietto o chiamando un numero specifico. I bagagli voluminosi viaggiavano nei bagagliai

situati molto spesso alle estremità del treno e dovevano essere consegnate ad un impiegato specifico all'arrivo presso la stazione di partenza.<sup>114</sup>

## La fine della terza classe

Il 1956 vide scomparire la “terza classe” per ricentrarsi sulle due classi, come è ancora di norma per la maggiore parte dei treni tutt'oggi. Le carrozze di terza classe erano composte di materiali prevalentemente fatti in legno e il comfort era ai minimi. Non era raro che le persone viaggiassero intassate e in piedi, la terza classe segnò la sua epoca, trasportando milioni di persone tra le fasce più povere della popolazione. Questa classe riecheggiava un'immagine del tutto negativa delle ferrovie, viste come un mezzo di trasporto non adatto alla modernità. Non si può certamente pensare che la soppressione di questa classe da parte dell'Unione Internazionale delle ferrovie non fosse collegata alla volontà di un profondo rinnovo delle ferrovie, la quale avrebbe trovato il suo apice proprio nei treni Trans Europ Express.

Bisogna notare che la terza classe era quella con maggiore riempimento. Secondo le statistiche riportate nella serie di articoli pubblicate dallo storico delle ferrovie francesi Georges Ribeill, nel 1928 più del 78.7% dei passeggeri comprava un biglietto di terza classe in Francia. Mentre solo il 15.7% dei passeggeri viaggiava in seconda classe e solo il 5.3% in prima classe. Queste statistiche vedranno un incremento nel 1938 quando si giungerà all'85.5% dei viaggiatori che viaggiavano in terza classe. Solo il 12% dei passeggeri poteva permettersi di viaggiare in seconda classe e infine solo il 2.5% dei passeggeri viaggiava in prima classe. Sempre nel 1938 in Francia, la differenza delle tariffe era pari a 1 per la terza classe, e si avvicinava a 2.25 per la prima classe. In altri termini, la tariffa chilometrica per un biglietto di terza classe ammontava a 6.25 franchi quando per una seconda classe si arrivava a 7.80 franchi e infine a 10.60 per la prima.<sup>115</sup> La decisione di cancellare la terza classe dei treni facenti parte dell'UIC, fu presa al congresso di Napoli del 1953, solo alcuni paesi come la Spagna, il Portogallo o la Grecia (come paesi europei) decisero di mantenerla sui loro treni. Gli *standard* di comfort da parte dei viaggiatori non erano più sostenibili con il mantenimento della terza classe. Nel frattempo, delle

---

<sup>114</sup> AHSNCF Le Mans, Busta 0010LM0032, Nota d'informazione interna delle ferrovie francesi riguardante l'espletamento del servizio TEE, datata del 1957.

<sup>115</sup> Georges Ribeil, Histoire de l'interopérabilité des chemins de fer européens ou les heurs et malheurs d'un enjeu majeur, Op.cit., neuvième partie p. 36.

tecniche furono messe in atto per favorire il comfort a bordo dei treni rendendo meno caro il prezzo dei materiali al fine di incrementare la qualità delle componenti delle vetture di passeggeri.<sup>116</sup>

Non può essere un caso che la questione dell'eliminazione della terza classe sorgesse proprio negli anni Cinquanta che, come è noto, furono gli anni in cui le ferrovie dovettero rinnovarsi per provare a sopravvivere alla crescente competizione con le automobili e gli aerei. Erano anni in cui si cercava di voltare pagina e tendere verso un nuovo futuro, futuro che sarebbe ripartito su altre basi. Questi treni, composti essenzialmente dalla terza classe, erano privi di comfort e utili al solo spostamento delle persone. Dopo il 1956, divennero un relitto del passato in numerose ferrovie europee.

Nel passato, il treno non aveva avuto bisogno di rinnovarsi poiché, come visto in precedenza, era l'unico mezzo di trasporto capace di poter trasportare sulle lunghe distanze sia i passeggeri che le merci. Insieme alle vaporeiere, la terza classe rappresentava una mobilità priva di sicurezza e di comfort, accettabile in assenza di alternative, ma che non avrebbe avuto più spazio, soprattutto con la crescita degli altri mezzi di trasporto.

La soppressione della terza classe rappresentò un vero scossone per le ferrovie, come sarebbe stato più in là la fine delle vaporeiere. Esse avevano rappresentato una concezione del viaggio in treno che non rispondeva più al bisogno dei nuovi passeggeri. La riduzione del numero di classi da 3 a 2 poneva problemi per le amministrazioni ferroviarie che dovettero lavorare a pieno regime per ricreare una nuova scala di tariffe e una nuova concezione del comfort. In altri termini, perché le persone abituate a viaggiare in terza classe dovevano andare in seconda e quelli della seconda classe riversarsi nella prima. Questo nuovo modello migliorò sostanzialmente il comfort a bordo dei treni, destinando le carrozze con i sedili di legno nei musei o nei paesi più poveri.

La soppressione della terza classe fu messa in atto a partire dal 3 giugno 1956, data dell'entrata in vigore dell'orario ferroviario estivo.<sup>117</sup> Questa riforma, inoltre, facilitò il miglioramento delle costruzioni delle carrozze standardizzate, come quelle di Eurofima, osservato in precedenza.

Questa vicenda è strettamente collegata alla volontà di far pagare un supplemento a bordo dei treni TEE, e questo su tutti i biglietti, nonostante il fatto che questi treni fossero composti di sole carrozze di prima classe. In effetti, gli ideatori del progetto erano convinti che i passeggeri

---

<sup>116</sup> Ibid., p.37.

<sup>117</sup> Ibid.,

di questi treni dovessero viaggiare in un ambiente riservato. Per assicurare ciò, si decise di concordare un supplemento aggiuntivo al prezzo del biglietto di prima classe. In questo modo vi era la sicurezza che ci sarebbero state soltanto persone della medesima estrazione sociale.

In questo capitolo, si è visto che il progetto Trans Europ Express era il frutto della volontà di istituire una Comunità economica europea, ossia di stabilire dei contatti più stretti tra i diversi paesi membri e facilitare la mobilità all'interno del nuovo spazio. Con l'apertura del nuovo mercato europeo i bisogni di mobilità si fecero pressanti. La ferrovia rappresentò il mezzo di trasporto più efficace, tenendo conto dell'importanza delle reti di binari che irroravano il continente europeo. D'altro canto, gli altri mezzi di trasporto, che presto avrebbero conteso il primato alle ferrovie, non erano ancora pronti al momento della firma del Trattato di Roma nel 1957. Le autostrade non erano ancora complete e gli aeroporti erano in lavorazione al fine di renderli più agevoli per un utilizzo più frequente rispetto al periodo precedente.

Il progetto Trans Europ Express si collocava nel quadro delle iniziative volte a migliorare le connessioni europee. Queste iniziative erano sorte dalla fine della Seconda Guerra mondiale e si erano intensificate con gli accordi siglati tra i diversi stati europei dei primi anni Cinquanta. Il progetto TEE non tardò a diventare la figura di spicco di queste iniziative nel settore dei trasporti, anche perché interessava il trasporto passeggeri, diversamente da tante altre iniziative che riguardavano invece il trasporto merci. Era dunque scontato che l'iniziativa Trans Europ Express avrebbe avuto un maggiore eco rispetto ad iniziative come Interfrigo o Eurofirma, che avevano invece un carattere molto più tecnico. I treni TEE costituirono un modo per avvicinare gli europei tra loro, pur indirizzandosi solo ad un ceto sociale elevato. Nel loro slancio, i treni TEE favorirono la mobilità sui binari europei, accrescendo il numero di relazioni di altre categorie di treni, come si avrà modo di vedere più avanti.

I treni TEE assunsero il compito di tessere relazioni tra le grandi città dell'Ovest europeo. L'ideatore del progetto, l'Ingegnere Dan Hollander, intuì presto la necessità di offrire agli uomini d'affari dei treni moderni, per spostarsi più facilmente all'interno del territorio europeo. I treni del marchio TEE erano attesi sia dai loro potenziali utilizzatori, sia dai giornalisti, ma suscitavano anche un'immensa curiosità da parte del pubblico come lo si analizzerà nel capitolo seguente.

## **Capitolo 2, l'inaugurazione del servizio TRANS EUROP EXPRESS, tra curiosità e interessamento dei media e dei contemporanei**

In questo secondo capitolo si tratterà della questione dell'inaugurazione del servizio Trans Europ Express. L'inaugurazione suscitò molta curiosità, sia da parte dei contemporanei che della stampa. Il fatto che si fosse svolto su scala continentale rende l'argomento ancora più interessante, in quanto ci aiuta a capire come questo nuovo servizio ferroviario fosse percepito e atteso nei diversi paesi coinvolti nel progetto. Si vedrà che la stampa di ogni paese riservò molto spazio alla copertura dell'evento, ossia l'inaugurazione del servizio; e questo ci aiuta a capire quali fossero le aspettative dei paesi e delle città collegate da questa nuova rete europea. Per questi paesi, per queste città, significava in un certo qual modo salire sul treno della modernità; significava possibilità nuove, non solo per quanto riguardo l'aspetto economico locale, bensì anche per il turismo. Le città si aspettavano quindi vantaggi dal nuovo servizio. Entrare a far parte della rete, voleva dire essere privilegiati. Se era scontato che delle città, che Dan Hollander chiamava "nodi", entrassero a far parte della rete, altre città approfittarono di una fermata di un treno TEE per provare ad attirare a sé turisti e imprenditori, desiderosi di amplificare la loro rete di affari. In effetti, come si è osservato nel capitolo precedente, i treni TEE erano sinonimo di comfort, velocità, puntualità. Questo incoraggiava gli spostamenti di coloro che erano abbastanza abbienti da affrontare le spese. Non sempre una fermata TEE cambiò il volto delle città coinvolte nel progetto, questo si verificò solo marginalmente, ma era certo un onore far parte del cerchio ristretto delle città che potevano vantare una fermata TEE. Essa permetteva loro di entrare in una specie di club delle città più importanti dell'Europa occidentale.

Ottenere una fermata di un treno TEE attirava la stampa, sia regionale, che nazionale; attirava la luce e i riflettori sulle città collegate, mettendo in rilievo i loro punti salienti, come il patrimonio culturale e l'attività economica della regione circostante. I politici, su scala parimenti nazionale e regionale, si spostarono ben volentieri per partecipare all'inaugurazione di questa nuova fase dei trasporti europei, tenendo discorsi entusiastici sulle potenzialità del servizio. Non era raro che i ministri si spostassero per assistere di persona alle inaugurazioni di

nuovi treni. Spesso si organizzarono cerimonie, anche su più giorni, come nel caso del TEE “Ligure”, comprendendo ricevimenti nei municipi o nelle prefetture. Le inaugurazioni furono, insomma, oggetto di festeggiamenti pubblici con la partecipazione attiva dei cittadini delle città coinvolte.

## I treni già esistenti

I treni Trans Europ Express erano in parte dei treni celebri, già esistenti, e che vennero accorpati al marchio col passare degli anni. Ciò avvenne soprattutto dopo la riforma del 1964, che vide autorizzati i treni nazionali, mentre in base del regolamento del 1957 erano autorizzati a far parte del Raggruppamento solo i treni internazionali. Già nel 1957, però, circolava una manciata di treni internazionali, alcuni molto prestigiosi, come quelli dell’asse Parigi-Bruxelles, da sempre uno degli assi europei più affollati. Non a caso quest’asse sarebbe divenuto fondamentale nella rete Trans Europ Express. Tra questi treni ci fu il famoso “Etoile du Nord” ovvero la Stella del nord. Creato nel 1924, fu uno dei primi treni internazionali in partenza da Parigi, circolante unicamente di giorno, collegando la capitale francese con Bruxelles e Amsterdam. Era stato fortemente voluto dalle ferrovie belghe, le quali volevano che un nuovo treno collegasse Parigi e Bruxelles, con fermate presso i rispettivi confini. Il treno ebbe un grande successo, finché fu ripreso, nel 1927, dalle “Compagnie international des wagons lits (CIWL)” la stessa che gestiva il famoso marchio “Orient Express”. Con la CIWL, il treno assunse una nuova forma e divenne un treno di lusso. Il percorso del treno fu prolungato fino ad Amsterdam e fu, grande novità, senza fermate intermedie tra Parigi e Bruxelles, permettendo di unire queste due città in poco meno di 3 ore e 45 minuti, record assoluto per l’epoca su questa tratta. Il treno “Etoile du Nord” rimase un treno d’eccezione nell’Europa del periodo tra le due guerre. Inoltre, fu uno dei primi treni internazionali ad essere rimesso in servizio dopo la liberazione del 1945.<sup>118</sup>

Proprio perché si trattava di un treno assai celebre, i giornalisti della rivista specializzata *La Vie du Rail* vi dedicarono un reportage nel 1955 intitolato “*L’Etoile du Nord au méridien de Paris*” ovvero “L’Etoile du Nord al meridiano di Parigi”. L’articolo precisa sin da subito che si tratta dell’unico treno “rapido” per un’altra capitale, in partenza da Parigi. I tempi di percorrenza, a

---

<sup>118</sup> Maurice Mertens, *Les Trans Europ Express, Edition La Vie du Rail, Op.cit., p 88.*

quell'epoca, non consentivano di raggiungere altre capitali europee nell'arco della giornata, e ancora oggi nel 2021 solo Londra si è aggiunta a Bruxelles, Amsterdam, Lussemburgo e Berna per il collegamento ferroviario diretto da Parigi, grazie alla costruzione della galleria sotto la Manica. L'articolo precisa che il treno era trainata da una locomotiva francese ed era l'unico che si recava in territorio straniero, motivo d'orgoglio all'epoca per i ferrovieri. Gli annunci erano diffusi in francese, in olandese e destò stupore nei passeggeri, che non vi erano abituati. Panini e birre fresche, come precisato, erano proposti ai passeggeri; la carrozza ristorante conobbe un grande successo.<sup>119</sup> Inoltre, come già detto, il treno non prevedeva fermate tra Parigi e Bruxelles, il che significava che i controlli doganali dovevano essere eseguiti durante il viaggio da ufficiali della dogana belga, saliti a Parigi insieme agli altri passeggeri. L'articolo racconta come i passeggeri rimanevano stupiti di essere controllati quando il treno era appena partito da Parigi. Alcuni passeggeri mostrarono imbarazzo nel doversi prestare ai controlli doganali, mentre il treno era ancora su territorio francese. Era una novità che i controlli si facessero a bordo treno e gli agenti delle dogane, coadiuvati dal personale del treno, dovettero spendersi in ben più di una spiegazione per far fronte al malcontento. Tuttavia, nella maggioranza dei casi, i passeggeri capirono la situazione e il vantaggio che ne potevano trarre, ovvero una riduzione nel tempo di viaggio, risparmiandosi le annose fermate nelle stazioni di confine e il tempo impiegato nel controllo dei documenti d'identità.<sup>120</sup>

Il treno "Etoile du Nord" è importante, perché seguendo il reportage della rivista *La Vie du Rail* ci si accorge che il livello del servizio offerto ai passeggeri, il comfort delle carrozze e la velocità del treno, corrispondevano agli standard dei servizi nei futuri Trans Europ Express. La qualità, ben superiore alla media degli altri treni allora in circolazione, gli avrebbe consentito di aspirare al marchio TEE purché si fosse privato della seconda classe, ancora in uso a quel tempo. Il treno "Etoile du Nord" influenzò molto i servizi Trans Europ Express, non c'è da stupirsi che venisse preso ad esempio per dimostrare cosa sarebbe stato il futuro marchio TEE.

La linea Parigi-Bruxelles-Amsterdam fu precorritrice del futuro servizio TEE. Dei treni regolari e frequenti, e soprattutto dei treni diurni con un percorso inferiore ai 500 chilometri, con un tracciato che permetteva di raggiungere velocità assai elevate per l'epoca, tenendo conto del profilo geografico tra le due città: una vasta pianura che si prestava bene a velocità elevate. Dopo il treno "Etoile du Nord" di cui si è parlato pocanzi, la CIWL decise nel 1929 di espletare un secondo servizio su questa linea. Così fu inaugurato il non meno famoso treno "L'Oiseau

---

<sup>119</sup> « L'étoile du nord au méridien de Paris », *La Vie du Rail*, 11 décembre 1955, p 7.

<sup>120</sup> *Ibid.*, p.8.

Bleau”. Quest’ultimo poteva essere considerato come il corrispettivo del treno “Etoile du Nord”. In effetti, “L’Oiseau Bleu” partiva da Bruxelles ogni mattina per raggiungere Parigi nel primo pomeriggio e ripartire in serata alla volta della capitale belga. Di contro, il treno “Etoile du Nord” lasciava la capitale francese ogni mattina per raggiungere Bruxelles verso mezzogiorno e ripartire la sera per Parigi. L’unica differenza era che il treno “Etoile du Nord” proseguiva la sua corsa in direzione dei Paesi Bassi e quindi Amsterdam, laddove il treno “Oiseau Bleu” finiva la sua corsa a Bruxelles. Gli orari erano comodi per gli uomini d’affari che desideravano risparmiare tempo. La partenza in fine giornata risultava in tal senso conveniente.<sup>121</sup>

Non si può non vedere la mano di Dan Hollander che, in qualità di presidente delle ferrovie olandesi, fu per forza di cose coinvolto nel progetto. Egli ispirò sicuramente ispirato questi servizi, assomiglianti a quelli intrapresi dai Trans Europ Express. Perciò è legittimo pensare che questa relazione abbia fatto per un po’ di anni da banco di prova. Dan Hollander poté osservare i punti deboli e di forza del servizio e trarne conclusioni in vista dell’inaugurazione del servizio Trans Europ Express nel 1957. Tuttavia, il successo di questi treni gli indusse un ottimismo non giustificato. In effetti, la tratta Parigi-Bruxelles era molto particolare e rappresentò l’esempio perfetto di quello che doveva essere il servizio Trans Europ Express: ossia due città non troppo distanti l’una dell’altra, due capitali importanti nei loro rispettivi paesi, un traffico costante di imprenditori, politici, diplomatici e alti funzionari, tenendo conto del nuovo ruolo di Bruxelles. Infine, due paesi, anzi tre- aggiungendo l’Olanda, - che collaboravano efficacemente sia sul piano tecnico (le locomotive francesi potevano circolare sul territorio belga) sia sul piano istituzionale (i francesi e i belgi autorizzavano controlli doganali durante la marcia del treno, il che permetteva di non fermarsi ogni qual volta nelle stazioni di confine). Questa situazione, in apparenza pressoché ideale per i motivi sopra elencati, non era però scontata altrove. E fu in effetti, come si vedrà, ciò che venne a crearsi: i treni TEE che non sostavano nelle stazioni di confini furono rarissimi, contrariamente a quanto auspicato da Dan Hollander, contribuendo ad allungare i tempi di percorrenza. Inoltre, la coordinazione tecnica tra i paesi non fu sempre ottimale come quella tra l’amministrazione belga e quella francese. A titolo di esempio, basti pensare alle relazioni tra le amministrazioni tedesche e francesi, i tedeschi non accettarono mai che una locomotiva francese trainasse un treno sul loro territorio, pur avendone tutte le potenzialità. D’altro canto, i francesi erano fin

---

<sup>121</sup> M.Mertens, « Après quinze années d’exploitation des TEE », *Revue de l’Association française des amis des chemins de fer*, numéro 305, 1974, p.90.



troppo orgogliosi della loro superiorità tecnica, come si lo può dedurre dai diversi record di velocità degli anni 1954/1955 di cui si è parlato nel capitolo precedente. I treni TEE dell'asse Parigi-Bruxelles-Amsterdam rappresentarono ciò che sarebbe dovuto essere il servizio Trans Europ Express nel resto dell'Europa e ciò ci aiuta a capire quale fosse l'idea originaria.

## L'inaugurazione del servizio Trans Europ Express

Il servizio Trans Europ Express fu inaugurato ufficialmente il 2 giugno 1957. Gli ultimi dettagli riguardanti i treni TEE e l'inaugurazione del servizio furono decisi alla Conferenza degli orari che si tenne a Lisbona (Portogallo), nel mese di ottobre 1956.<sup>122</sup>

Non è evidentemente un caso se il servizio Trans Europ Express prese il suo avvio poco più di due mesi dopo la firma del Trattato di Roma del 25 marzo 1957. Come già detto in precedenza, alcuni servizi afferenti ai TEE erano già cominciati prima della data inaugurale, anche se i suddetti treni non poterono svelare il logo TEE sui fianchi del materiale, come sulle divise del personale di bordo. Alcuni treni famosi circolavano già prima del loro ingresso nel *brand* TEE, come nel caso della linea Parigi-Bruxelles e dovettero aspettare il 2 giugno 1957 per rivestire i nuovi colori del nuovo servizio. Il 2 giugno 1957, è dunque la data da ritenere quale inizio ufficiale del nuovo servizio, la realizzazione del sogno dell'ingegnere Dan Hollander, ideatore del progetto che finalmente vide nascere, dopo anni di riflessioni e negoziazioni il suo progetto. La rete Trans Europ Express divenne una realtà del paesaggio ferroviario europeo, non si poteva sapere all'epoca quanto avrebbe inciso per i decenni a seguire. I treni TEE hanno fatto la storia delle ferrovie nella seconda metà del ventesimo secolo e quel giorno del 2 giugno 1957, i diversi dirigenti sparsi ai quattro angoli del continente, per poter assistere alle diverse inaugurazioni, se ne resero conto. Tanto pubblico per ammirare il nuovo materiale, appena uscito dalle fabbriche e lucidato alla perfezione. Gli appassionati di ferrovie sgomitavano per poter ammirare i nuovi convogli, insieme ai numerosi giornalisti che si interessarono all'evento. I treni destinati a prestare servizio sulla rete Trans Europ Express parevano essere uscita da un altro mondo, erano l'incarnazione di una nuova concezione ingegneristica, di un altro modello di viaggio. Non si aveva niente a che vedere con le numerose vaporetti che assicuravano ancora buona parte del traffico ferroviario in Europa. La curiosità era alle stelle in attesa del nuovo

---

<sup>122</sup> J.M.Dupuy, Les trans europ express, Le train, Op.cit., p. 16.

servizio, oculatamente gestito dall'ingegnere Dan Hollander, maestro del *marketing* e della comunicazione. Seppe organizzare alla perfezione questo evento, creando una sorta di spettacolo su binari e generando grandi aspettative, non solo fra gli appassionati di ferrovia, ma anche nel pubblico meno consapevole, ma pure intrigato dal nuovo servizio.

L'inaugurazione, occorsa il 2 giugno 1957, ebbe luogo quasi simultaneamente in tutta Europa, perlomeno nei famosi succitati "nodi". Questo fece sì che la principale notizia di quel giorno fosse la stessa per tutti i paesi coinvolti nel progetto, pur con le ovvie differenziazioni dovute ai variegati interessi locali.

Il 17 maggio 1957, approfittando della Conferenza europea dei Ministri dei trasporti che si tenne a Parigi, ebbe luogo nella capitale francese una dimostrazione dei materiali che avrebbero poi circolato sui binari europei. Si trattò di una visita privata, non aperta agli appassionati. Il progetto entrava concretamente nel vivo con questa presentazione, alla quale fu anche invitata la stampa francese.<sup>123</sup> Per questa presentazione furono messe sul palcoscenico ferroviario un'automotrice per ciascuna amministrazione.<sup>124</sup>

Il 31 maggio 1957, i convogli TEE furono ufficialmente presentati alla stampa internazionale nella stazione di Lussemburgo. Ad accoglierli, il presidente Dan Hollander in persona che fece da guida, visto il suo ruolo precursore, e i diversi capi delle rispettive amministrazioni. Furono illustrate le caratteristiche del Raggruppamento con le novità per i passeggeri, messi in evidenza i servizi offerti e infine le caratteristiche tecniche dei treni: quali la velocità media, stabilita a 110 chilometri orari e la velocità di punta a 140 chilometri orari.<sup>125</sup>

## L'impatto europeo del progetto, a cominciare dall'idea del presidente Dan Hollander

Nel 1958, sulla rivista francese specializzata nel settore ferroviario *La Vie du Rail*, il presidente Dan Hollander descrive il suo progetto in un editoriale intitolato "Il binario, un legame tra i paesi"<sup>126</sup>. Queste le sue parole: "I binari passando al di là dei confini sono un

---

<sup>123</sup> Bollettino dell'Unione Internazionale delle Ferrovie, Anno 1957, pagina 177.

<sup>124</sup> Allegato 1

<sup>125</sup> Ibid. p 186.

<sup>126</sup> In francese, « Le rail, un élément de liaison entre les pays ».

simbolo dell'unione che forma in Europa una sola rete. Su questi binari circolano da un decennio, seguendo un orario comune, con l'utilizzo di un materiale comune e seguendo il conteggio delle ricette e della spesa, i treni di amministrazioni ferroviarie che cooperano nel settore dei trasporti delle merci come dei passeggeri".<sup>127</sup>

L'ingegnere prosegue dicendo che "le ferrovie hanno fatto un passo nella direzione della cooperazione europea di domani", ovvero che le ferrovie non sono un mezzo di trasporto del passato, come tante voci lasciavano presagire in quel periodo, bensì un mezzo di trasporto del tutto adatto al continente europeo, nel cui contesto avrebbe aiutato a costruire una maggiore cooperazione tra gli Stati in vista di un rapporto sempre più stretto. Come si può dedurre, Dan Hollander fu un convinto europeista, appassionato difensore di un'Europa più unita, verosimilmente un federalista europeo (anche se nessun documento lo attesta esplicitamente).

Proseguendo il suo editoriale, Dan Hollander spiega che la rete TEE aveva l'obiettivo di "riacquisire la fiducia di coloro che non scelgono di spostarsi in treno, non esistendo una rete comoda, veloce e confortevole."<sup>128</sup> I treni Trans Europ Express miravano idealmente a colmare un vuoto: puntando alle persone desiderose di viaggiare in Europa, ma che, non trovando un servizio la cui qualità e comfort fosse all'altezza delle aspettative, preferivano gli spostamenti aerei che operavano in questo settore con successo.

Dan Hollander espose poi il suo grande rimpianto: quello di non aver potuto costruire un materiale rotabile standard per tutti i treni, circolanti sotto l'acronimo TEE e ciò a dispetto di coloro che pensavano che una pluralità di materiali potesse essere migliore, perché diversificava le esperienze di viaggio dei passeggeri a secondo delle loro destinazioni. Dan Hollander in questo suo editoriale si mostra rammaricato di non aver potuto convincere gli altri all'utilizzo di un unico materiale, per l'intero complesso dei treni Trans Europ Express; e lo ribadisce, dicendo: "per motivi di solvibilità e di espletazione, bisognerà procedere man mano ad una standardizzazione dei treni TEE. I buoni rapporti tra le diverse amministrazioni ferroviarie, dal punto di vista delle loro aspirazioni verso un'ideale cooperazione europea, possono permettere di giungere ad un accordo sulla standardizzazione". A tal riguardo e col senno di poi, si può affermare che gli auspici e le previsioni di Dan Hollander si sono rivelate del tutto errate. Le amministrazioni ferroviarie europee non avevano la minima intenzione di scegliere un materiale prodotto in comune per espletare i servizi TEE. Al contrario, spingevano perché il loro materiale

---

<sup>127</sup> Editoriale, Franciscus Dan Hollander, « Le rail un élément de liaison entre les pays », *La Vie du Rail*, Op.cit., p 13.

<sup>128</sup> Ibid.,

nazionale venisse adoperato nella produzione, esattamente l'opposto da quanto sperato da Dan Hollander. Il materiale TEE non cessò di moltiplicarsi col volgere degli anni. I comitati direzionali TEE non potevano impedire alle diverse amministrazioni di adoperare il loro materiale, fiore all'occhiello della costruzione ferroviaria dei singoli paesi, vera bandiera del saper fare e dell'eccellenza del paese in questione. I treni TEE diventarono portatori di eccellenze nazionali, e del loro stato d'accoglienza. I materiali TEE riflettevano questo e le amministrazioni ferroviarie ebbero cura di far rientrare nel *brand* TEE ogni loro nuovo materiale, andando contro le aspettative di Dan Hollander. Egli, come lo spiega in questo stesso editoriale, voleva che venisse scelto tra quattro prototipi di treno il migliore, in modo da creare un treno "ideale", un treno che avrebbe usufruito delle tecnologie più avanzate a disposizione dei paesi coinvolti, così da farne un vero manifesto a favore del treno.

Altro aspetto rivoluzionario desumibile del suo editoriale: l'elettrificazione. Si è accennato in precedenza che le ferrovie europee erano ancora ben poche elettrificate alla fine degli anni Cinquanta, anche se i lavori continuavano a pieno regime. Le amministrazioni ferroviarie utilizzavano un'alimentazione elettrica diversa secondo le loro innovazioni e possibilità. Questo fece sì che l'alimentazione elettrica risultasse diversa a seconda dei paesi, rendendo quindi impossibile l'utilizzo di un elettrotreno su un percorso anche totalmente elettrificato. Per rimediare a questo problema, Dan Hollander propose nientemeno che di "standardizzare l'elettrificazione dei binari europei". Fu una scelta decisamente coraggiosa ma, al tempo stesso utopistica in quanto era del tutto improbabile che gli Stati decidessero di investire decine e decine di milioni di investimento a tale scopo. Avere una rete di binari ad alimentazione elettrica standardizzata rappresentava più un sogno che una possibilità, stante il massiccio investimento necessario per sostituire delle linee importanti, già elettrificate e provviste alla circolazione dei treni. Inoltre, era giusto che i governi si concentrassero nell'elettrificare nuove linee, in particolare le direttrici fondamentali piuttosto che investire denaro per cambiare l'alimentazione elettrica di linee appena elettrificate. In aggiunta, si sarebbero reso necessario scegliere il tipo d'alimentazione da standardizzare ed era inevitabile che uno Stato sarebbe risultato favorito rispetto agli altri, che avrebbero dovuto procedere alle modificazioni necessarie, laddove quello Stato avrebbe potuto continuare ad investire sull'elettrificazione di altre linee. D'altro canto, si poteva procedere col cambio locomotiva presso le fermate di confine, onde per poter procedere lungo il percorso, così come si fa tutt'ora per i mezzi trainati da locomotive. La soluzione auspicata da Dan Hollander, che serviva il suo scopo per il progetto TEE, avrebbe permesso di accorciare i tempi di percorrenza sfruttando l'elevata velocità delle

locomotive elettriche e ridotto i tempi di attesa ai confini. Tuttavia, con la tecnologia ideata dagli ingegneri svizzeri che per primo misero in funzione un elettrotreno capace di captare più correnti lungo il percorso, il progetto di Dan Hollander appariva obsoleto. Detto questo, da tale prospettiva si può comunque trarre l'idea europeista di Dan Hollander: un'idea che avrebbe permesso di sviluppare maggiormente gli scambi tra i paesi europei. Per questo, l'ingegnere olandese conclude il suo editoriale dicendo che: "siamo persuasi che questa evoluzione si avverrà e che vedremo in un futuro vicino i treni TEE assicurare le comunicazioni europee, seguendo un ben distribuito ed efficace orario, contribuendo oltre che alla felicità, alla prosperità e la pace in questa parte del mondo."<sup>129</sup>

Si percepisce bene che Dan Hollander ambiva a creare un nuovo sistema ferroviario su scala europea, i Trans Europ Express dovevano forse essere solo la prima pietra di un progetto ben più ampio che sarebbe giunto alla costituzione di un'amministrazione europea delle ferrovie, subentrante alle amministrazioni dei singoli Stati facenti parte del progetto europeo. Il progetto di Dan Hollander ben si sposava con i suoi tempi: erano tempi incerti, anni di guerra fredda, ragion per cui egli parlava di pace e di prosperità. Non erano parole prive di senso, in particolare per un popolo europeo che nel recente passato era stato martirizzato dalle guerre, guerre che avevano travagliato il continente in modo grave e durevole. Dan Hollander vedeva la ferrovia come un'occasione di cooperazione fra i paesi. Insomma, si può affermare che egli avesse pienamente recepito l'essenza del progetto europeo in tutte le sue sfaccettature, avesse compreso che attraverso il progetto economico si mirava ad intrattenere la pace e a favorire l'insorgere di un continente sempre più unito. Dan Hollander, come ogni buon ideatore, era in anticipo sui suoi tempi, e questo lo si può desumere dalle sue idee; che se ad oggi possono apparirci piuttosto attuali, erano invece marginali nelle temperie del dopoguerra. D'altro canto, alcune sue idee, per non dire la maggioranza di queste, non hanno sinora visto una realizzazione fattuale. Dan Hollander è il figlio dei suoi anni, dove ogni progettualità era lecita per il futuro dell'Europa. A tale proposito si pensi al progetto dell'Europa della difesa, vicinissimo al vedere la luce nel 1953. Altri progetti sono andati a buon fine e hanno segnato delle trasformazioni epocali, come la firma del Trattato di Roma del 1957, che cambiò il destino del continente europeo sino ai giorni nostri.

Gli archivi delle ferrovie francesi conservano il verbale del 44esimo Comitato di amministrazione dei TEE, tenutosi il 4 giugno 1957, due giorni dopo l'inaugurazione del

---

<sup>129</sup> Ibid.,

servizio. Il Comitato di amministrazione aveva la precipua funzione di incaricare le squadre e ripetere i principali punti. Il presidente Dan Hollander spingeva per “una standardizzazione del materiale”, incoraggiando le amministrazioni perché elaborassero un piano di revisione del materiale. Questo tema, ormai chiaro, era assai caro al presidente delle NS. Nel corso della stessa riunione, Dan Hollander riaffermò quanto fosse importante che le amministrazioni si aiutassero a vicenda, soprattutto in caso di avaria del materiale. Ribadì che era necessario assecondare i desideri della clientela e che il progetto TEE rappresentava “l’avanguardia della felice riuscita”. Inoltre, fu in quel momento che i capi delle amministrazioni coinvolte nel progetto TEE misero la loro firma ufficiale in basso al Regolamento organico TEE, datato dal 4 giugno 1957.<sup>130</sup>

In una rivista specializzata del mondo ferroviario francese, intitolata *Chemins de fer*, il giornalista di riferimento del settore, Daniel Caire, espone le sue impressioni sul nuovo marchio. Daniel Caire pensa che il nuovo marchio “rappresenti più la realizzazione di un’idea, più che una faccenda di merca tecnica o servizio commerciale”.<sup>131</sup> Mette in evidenza l’importanza dell’unificazione economica europea, che questa sia il preludio all’integrazione. Sotto questo punto di vista, lui come altri, vede l’idea dei Trans Europ Express come un modo di ravvicinare i popoli europei dopo le spartizioni della prima parte del secolo. L’idea di un’integrazione a ritmo serrato del Vecchio continente corrisponde bene all’aria del tempo e si ribadisce quanto i contemporanei, soprattutto i giornalisti ma anche gli uomini d’affari e certi politici, hanno approvato l’idea del servizio Trans Europ Express. Questo progetto è stato per numerosi scienziati dell’epoca un concreto passo avanti verso una maggiore unificazione del territorio europeo, dopo i progressi sul piano economico e la fallita istituzione di un esercito europeo, senza dimenticare la collaborazione sull’energia atomica, frutto del Trattato Euratom, facente anche parte del Trattato di Roma del 1957. Nello stesso articolo, Daniel Caire cita il presidente delle ferrovie francesi Charles Boyaux, il quale dichiarò “Il dominio dei treni Trans Europ Express rimarca l’Impero di Carlomagno” per poi proseguire aggiungendo “La porta dell’Europa è qui, essa si farà”. Si comprende, da questa esplicita espressione, quanto il servizio TEE fosse importante e atteso, sia dal pubblico che dai giornalisti come si vedrà mentre si tratterà delle prime inaugurazioni. Una fetta della popolazione, coinvolta nel progetto, proiettava grandi aspettative su questo nuovo servizio, il quale avrebbe contribuito a un più agevole attraversamento delle frontiere e quindi a spostamenti più semplici, comodi e veloci,

---

<sup>130</sup> AHSNCF, Le Mans, Busta 0010lm0032, Verbale del Comitato di amministrazione TEE, 4 giugno 1957.

<sup>131</sup> Daniel Caire, « La mise en route du nouveau service TEE », *Chemins de fer*, numéro 207, Maggio/Giugno 1957, Parigi, p. 94.

da un paese ad un altro. Questo gruppo di persone, appartenente ad un ceto sociale elevato e ristretto, capace non solo di viaggiare all'estero per affari o per piacere, ma anche di pagarsi un biglietto di prima classe con un supplemento aggiuntivo al prezzo già elevato, vedevano in questo nuovo progetto un'idea del futuro europeo in procinto di concretizzarsi. Un' Europa dove sarebbe stato possibile spostarsi facilmente e velocemente, raggiungendo i principali centri urbani ed economici, permettendo lo sviluppo dei loro affari. Alcuni hanno pensato che i treni TEE fossero il preludio a nuove connessioni europee che presto avrebbero toccato altre categorie di treno, come sarebbe stato il caso per il marchio Intercity in Germania, ma ciò non primi degli anni Settanta.

Tornando all'articolo di Daniel Caire, questo presenta il progetto in modo non dissimile da quanto visto sinora. Egli precisa, tuttavia, che Dan Hollander è: "il padre storico del progetto" il quale ha "magistralmente ricostruito la rete olandese" facendogli capire quali fossero i bisogni di una certa fetta di popolazione che "non era soddisfatta dell'organizzazione attuale (cioè prima dei TEE)". Gli uomini d'affari vogliono "viaggiare meglio" cioè che mancava un servizio "extra-rapido" dove queste persone potessero viaggiare comodamente e velocemente".<sup>132</sup>

Si vedrà adesso quali furono le reazioni di diverse testate europee all'inaugurazione di questo nuovo servizio, il che può aiutarci a capire quali fossero le aspettative dei contemporanei. Le reazioni furono, da un lato fin troppo entusiastiche, e dall'altro lato più realistiche. Sarà il caso di approfondire diversi articoli comparsi durante il biennio 1956-1957 che lasciano intendere che il nuovo servizio TEE sia una tappa storica nella costruzione europea, questo senza dubbio portato dall'enfasi per la firma del Trattato di Roma del 1957 e quindi della creazione della Comunità economica europea. Come già ripetuto in diverse occasioni, l'avvento del servizio TEE giunge al suo traguardo proprio nei mesi della firma del Trattato di Roma e questo spinge alcuni giornalisti a vedere in quella data del 2 giugno 1957, non solo una data importante per le ferrovie europee (il che è, senza dubbio, vero) ma anche per la storia europea, peccando in questo senso di eccessivo entusiasmo, specie a fronte del quadro generale che si delineerà da qui circa 65 anni. Ricontestualizzando: l'inaugurazione dei TEE fu percepita dai giornalisti come una data memorabile per la storia europea; da ritenersi questa una definizione piuttosto eccessiva, dato che una percentuale ridottissima di europei poteva pagarsi o farsi pagare il biglietto che gli avrebbero permesso di viaggiare su questi treni all'avanguardia. Tuttavia, che il 2 giugno 1957 fosse una data importante, sul piano della storia delle ferrovie, non è certo in

---

<sup>132</sup> Ibid.,

discussione. L'avvento dei treni TEE ha certamente profittato di una percentuale ridottissima di persone sul piano continentale, tuttavia, essa portò con sé delle innovazioni che cambiarono realmente il volto delle ferrovie in Europa. In un momento in cui era quasi scontato che sarebbero divenute obsolete, come avvenuto negli Stati Uniti d'America. I treni TEE portarono con sé innovazioni straordinarie a tutti i livelli, sia per i servizi offerti ai passeggeri sia per le caratteristiche tecniche, le quali consentirono alle ferrovie di reinventarsi e ottenere i fondi necessari allo sviluppo di mezzi ad alta velocità che costituiscono l'asso portante delle ferrovie odierne.

In un articolo del *Corriere della Sera* del 28 marzo 1957 si apprende che si era tenuto un congresso al Palazzo Litta di Milano, dove i delegati delle principali amministrazioni ferroviarie si erano intrattenuti un'ultima volta per parlare degli ultimi dettagli del progetto TEE. Si legge che l'ingegnere Bagnoli, capo delegazione italiana, affermò che: “i treni TEE aiuteranno i popoli a sentirsi europei, ad accelerare quel processo graduale di unificazione che è nell'animo di molti”.<sup>133</sup> Il collega olandese rispose al collega italiano auspicando: “un grande successo ai convogli, che uniranno in un prossimo futuro, le principali città del Vecchio continente, città che furono nel passato centri di civiltà, di cultura e di progresso e che dovranno ora essere le sentinelle avanzate della unificazione europea”.<sup>134</sup> L'articolo prosegue dicendo che i delegati si sono intrattenuti sugli ultimi dettagli, in particolare sui servizi di ristorazione che sarebbero dovuti essere di “standard unico”. L'articolo insiste quindi sul fatto che “il viaggiatore, che dal 2 giugno prossimo approfittasse di questi convogli, non si sentirà su un treno italiano o francese o tedesco bensì su un treno europeo. Questa è la caratteristica forse più importante e singolare della realizzazione che non ha precedenti nella storia ferroviaria”.<sup>135</sup>

L'obiettività propria del nostro studio, ci conduce a dire che, a parte quest'articolo di giornale, il tenersi di questa riunione non figurava negli archivi, assai parcellari per quel periodo, sui quali si è lavorato. D'altronde, è assai probabile che questa riunione sia stata riportata dal *Corriere della Sera* poiché tenutasi a Milano, sede dello stesso giornale. L'informazione della tenuta di questo congresso a Milano, a neanche tre giorni della firma del Trattato di Roma del 25 marzo 1957, completa ulteriormente il quadro dei treni TEE come un progetto intrecciato e condizionato dalla firma di quell'importante trattato, che cambiò il destino dell'Europa occidentale sino ai nostri giorni. Si può notare, tra l'altro, come il tono fosse entusiastico su

---

<sup>133</sup> « Sei nazioni a congresso per i nuovi treni « TEE », *Il Corriere della Sera*, 28/03/1957, Milano, p. 4

<sup>134</sup> *Ibid.*,

<sup>135</sup> *Ibid.*



questa iniziativa europea, mentre si può sapere che ciò che avvenne dopo fu ben diverso da quanto auspicato nell'articolo, dove il giornalista è stato fin troppo idealista, in particolare per quel che riguarda la parte sugli stili di viaggio europei. Tutt'altro che vero, visto che le ferrovie di ogni paese, in special modo Francia e Germania, ma anche l'Italia, coltivarono le loro differenze e peculiarità; provando a fornire il migliore materiale e i migliori servizi. Anzi, la differenza tra i materiali sarà ricercata e desiderata dalle compagnie ferroviarie, che avranno cura di poter offrire un servizio differente da quello di un'altra amministrazione ferroviaria.

L'articolo del 26 maggio 1957, sempre sullo stesso giornale, presenta il servizio Trans Europ Express a qualche giorno dall'esordio. L'articolo presenta di nuovo il servizio, per chi non fosse stato già al corrente, e ne approfitta per annunciare che il centralino telefonico della stazione Centrale di Milano era stato collegato con le altre sedi europee, questo per cominciare la prenotazione dei viaggi.<sup>136</sup>

Il giornale svizzero *La Tribune di Geneve*, con sede, come intuibile dal titolo della testata, nella città svizzera di Ginevra, presenta il servizio mentre quella parte della Svizzera (chiamata Svizzera Romanda) non era interessata dai primi treni.<sup>137</sup> L'articolo parla di una data che “marcherà la storia ferroviaria e forse la storia europea”. I treni scelti sono “ultra leggeri, lussuosi, fanno poche fermate intermedie e il treno non si scompone durante il viaggio”.<sup>138</sup> Quest'ultima affermazione si riferisce al fatto che molto spesso, particolarmente nell'aerea germanica, i vagoni di un treno venivano sguanciato e riagganciato ad un altro treno, al fine di non sottoporre i passeggeri ad un cambio treno. Questa pratica sarà molto usata in tutta Europa negli anni 1960/1970 e 1980, soprattutto per i treni notturni.

L'articolo fa in seguito riferimento alle presentazioni dei convogli, avvenute in Lussemburgo nel corso del mese di maggio, dicendo che solo gli italiani non erano presenti alla festa, poiché “avevano apparentemente trovato il viaggio troppo lungo”. In verità, è noto che il materiale italiano non era ancora pronto per i primi servizi di giugno e che, sicuramente, i delegati italiani non volevano fare il viaggio fino in Lussemburgo (come per la presentazione di Parigi, tra

---

<sup>136</sup> « Linguaggio internazionale dei nuovi treni transeuropei », *Il Corriere della Sera*, 26/05/1957, Milano, p.4.

<sup>137</sup> Il paradosso della storia dei Trans Europ Express con la Svizzera e che essi non hanno cominciato a circolare, sin dal 1957, sugli assi più importanti del paese ovvero la Milano-Zurigo o la Milano-Ginevr. Bisognerà aspettare un paio d'anni per vedere questi servizi prendere il loro esordio. Il fatto che un giornale di una città svizzera, come Ginevra, ne parla mentre la città non è ancora interessata dai collegamenti la dice lunga sulla copertura mediatica dell'evento su scala europea.

<sup>138</sup> Les trains ultra modernes de la TEE ont commencé leurs services le 1<sup>er</sup> juin », *La Tribune de Genève*, 3/06/1957, p.11.

l'altro) per presentare un loro materiale che non sarebbe stato presente, a differenza di tutti gli altri.

L'articolo prosegue presentando i convogli svizzeri costruiti insieme ai colleghi olandesi, descrivendo “la dolcezza delle partenze, la rapidità delle accelerazioni, la flessibilità rimarcabile e la massiccia potenza del treno che fa onore alla costruzione svizzera”. Il treno si distingue per “il rumore attutito” e la presenza dell'aria condizionata che rigetta ogni tanto “delle fumate nel treno”, si era allora ai primi modelli di climatizzazione, assai diversi da quelli odierni. Infine, il quotidiano svizzero palesa il proprio rammarico per il fatto che non si potessero più aprire i finestrini (per via della climatizzazione a bordo del treno), segno di un'epoca che cambia e della nascita di un nuovo modo di viaggiare.<sup>139</sup>

Altri articoli di giornali, francesi, italiani, belgi hanno riferito la presentazione del servizio TEE; non aggiungendo particolari rilevanti a quel che già sappiamo. È bene notare, tuttavia, che la maggiore parte delle testate europee riferirono dell'inizio del servizio TEE, presentandolo come un'iniziativa europea, segno dell'importanza dell'evento sulla scala continentale.

Si noti, infine, che il materiale Trans Europ Express fu oggetto di una presentazione all'Esposizione universale tenutasi a Bruxelles, nel 1958. Il fatto che i treni del progetto Trans Europ Express fossero oggetto di una presentazione all'Esposizione universale di Bruxelles, significa quanto fosse importante questa iniziativa al punto di presentarla ai visitatori provenienti da ogni parte del mondo.<sup>140</sup>

## Le prime inaugurazioni

Se il servizio TEE prese ufficialmente il via il 2 giugno 1957, alcuni servizi ferroviari iniziarono ad entrare in funzione mesi prima, come successe per il TEE “Moncenisio”, tra Milano e Lione. Questo prese il suo avvio nel novembre del 1956. Al contrario, alcuni treni TEE presero il loro slancio nei mesi successivi al giugno del 1957, come ad esempio il “Ligure” o il “Mediolanum”. Ci si rende conto, dunque che la data del 2 giugno 1957, era una data puramente formale, dato che parecchi treni erano già in funzione prima di questa data; vale la pena ricordare i treni dell'asse Parigi-Bruxelles. Altri treni sarebbero stati messi in funzione

---

<sup>139</sup> Ibid.,

<sup>140</sup> J.L.Vanderhaegen, *SNCB 75 ans (1926/2001)*, Editions PFT, 2001, Bruxelles, p.69.

soltanto qualche tempo dopo, come nel caso italiano, per un ritardo nella consegna del nuovo materiale. La data del 2 giugno del 1957 coincideva con l'inizio dell'orario ferroviario estivo, e permetteva di mettere sulla piattaforma di lancio il nuovo servizio per l'estate con tutte le pubblicità e altre iniziative volte a fare conoscere il nuovo servizio. La data, poi, era strettamente connessa alla firma del Trattato di Roma stilata due mesi prima. Inoltre, permise di radunare tutta la stampa per la presentazione del servizio e del materiale come osservato in precedenza.

L'inaugurazione di un treno era oggetto di reportage sia della stampa locale che nazionale, per non parlare della stampa specializzata, la quale riempì le sue prime pagine con la notizia. Molto spesso, i giornalisti inviarono degli inviati speciali per assistere all'evento e riferire dell'inaugurazione, la quale comprendeva spesso un viaggio inaugurale. I politici parteciparono volentieri alle cerimonie, accrescendo così l'attenzione dei media e portando ancor di più i riflettori sulle opportunità che il treno portava alla città o alla regione. Il tipo di cerimonia si prestava alla partecipazione dei politici, soprattutto per quanto riguardava i viaggi inaugurali. Il treno sostava a lungo in una stazione e non era raro che ci fosse un comitato di benvenuto ad attendere il convoglio, con l'accompagnamento di una banda musicale e altre manifestazioni popolari. I politici potevano allora venire in stazione e tenere un discorso, che sarebbe stato ripreso dalla stampa, tenendo conto della pleora di giornalisti presenti. L'esempio è calzante per il caso del treno "Ligure": il quale, durante il viaggio inaugurale, ad ogni fermata ricevette un'accoglienza straordinaria, complice il mese d'agosto che vedeva tradizionalmente i turisti confluire nelle località marittime.

### L'inaugurazione del TEE "Arbalet", Parigi collegata a Zurigo

L'inaugurazione del nuovo treno veloce Parigi-Zurigo avvenne il 30 giugno 1956. Come succederà per altri treni, i giornali erano impazienti di presentare il nuovo servizio TEE, lo compresero in questo marchio, sebbene non esistesse ancora formalmente. A tal riguardo per quanto concerne questo specifico treno, bisogna notare che se la tratta e gli orari rimasero pressoché identici, il convoglio e i servizi a bordo treno non furono mai gli stessi da quando il marchio venne ufficialmente iscritto sui fianchi del treno. Il materiale era di costruzione francese, con le famose RGP. Prima che questo materiale fosse sostituito con le Ram TEE I del

consorzio svizzero/olandese. Quest'ultimo materiale era uno dei più suggestivi dei treni TEE, per via della sua estetica particolare divenne riconoscibile in tutte le stazioni.

Il giornale francese *Le Monde*, comincia un suo articolo dicendo che “l'Europa si rimpiccolisce”, e questo ci fa capire come i nuovi treni TEE fossero percepiti dai contemporanei: ovvero come contributo al riavvicinamento del territorio europeo dopo le due terribile guerre mondiali. Il treno prevedeva alcuni elementi che sarebbero stati ad appannaggio dei Trans Europ Express: come la classe unica e il servizio ristorante. Come per gli altri treni si parlò molto della velocità del treno, e quindi delle innovazioni tecniche che consentivano tale prodezza.<sup>141</sup>

Si noti, tra l'altro che il direttore delle ferrovie svizzere, Hugo Gschwind, decise di sospendere il supplemento aggiuntivo al costo del biglietto di prima classe sul percorso da Basilea a Zurigo. Lo fece dopo il giugno 1957, quando il treno aveva già rivestito il marchio TEE. Prese questa decisione perché riteneva che il materiale delle ferrovie francesi, le RGP, non offrisse un servizio sufficientemente confortevole per giustificare il supplemento. La SNCF chiese informazioni al riguardo alle FFS, le quali precisarono che il materiale francese, RGP, non offrisse un comfort superiore a quello dei treni convenzionali circolanti allora in Svizzera.<sup>142</sup>

D'altro canto, le ferrovie svizzere decisero di lasciare il supplemento sul treno TEE “Helvetia” che collegava Amburgo a Zurigo, con le moderne VT.11 tedesche, facendo queste lo stesso percorso da Basilea a Zurigo del TEE “Arbaete”.<sup>143</sup>

---

<sup>141</sup> H. Trinchet, « Un nouveau service d'autorail met désormais Zurich à 6 heures de Paris », *Le Monde*, 1/07/1956, Paris.

<sup>142</sup> Allegato 2

<sup>143</sup> AHSNCF, Le Mans, Busta 0010LM025, Lettera del direttore delle CFF al Vice Direttore Generale della SNCF, 20/11/1957.

## Nel varcare le Alpi, la prima grande inaugurazione di un treno TEE: il “Moncenisio”

In una nota del 17 settembre 1956, le ferrovie francesi inviarono una risposta alle Ferrovie dello Stato, le quali avevano fatto domanda per istituire una nuova connessione tra Lione, Torino e Milano. Non è rimasta traccia della richiesta da parte delle Ferrovie dello Stato. Esse fecero sapere ai colleghi francesi, che la tratta Milano-Lione era troppo lenta e scomoda. Con questo nuovo collegamento le Ferrovie dello Stato auspicavano in una ripresa del traffico tra queste tre regioni industriali (Rodano Alpi, Piemonte e Lombardia) e che il treno potesse intercettare coloro che ci viaggiavano, a dispetto dell’aereo o del trasporto automobilistico.<sup>144</sup> In un’altra lettera delle ferrovie francesi ai colleghi italiani, si apprende che il treno doveva essere il più diretto possibile, ovvero con delle fermate intermedie ridotte a quelle strettamente necessarie, al fine di favorire un tempo di percorrenza minore. Così a seguire, le ferrovie francesi chiesero che la fermata nella città francese di Saint Jean de Maurienne non venisse istituita, malgrado le volontà dei politici della valle che speravano di poter usufruire di questo nuovo servizio. D’altro canto, è scritto che le fermate ai confini (ossia Modane e Bardonecchia) dovevano essere limitate ad una fermata tecnica per lasciare salire i doganieri, i quali avrebbero verificato i documenti dei passeggeri durante l’attraversamento della galleria del Fréjus. Viceversa, i francesi chiedevano che il nuovo treno effettuasse una “breve fermata”, per riprendere l’espressione della nota delle ferrovie francesi, nella piccola stazione di Montmélian poco distante da Chambéry, con il vantaggio di situarsi alla confluenza della linea per Grenoble/Valence/Avignone, al fine offrire una coincidenza con il treno “Catalano” (che diventerà l’unico TEE spagnolo quando le ferrovie spagnole aderiranno al Raggruppamento nel 1969): quest’ultimo percorreva la tratta Ginevra-Barcellona e transitava da questa stessa stazione. La possibilità per gli italiani di prendere una coincidenza per Ginevra o Barcellona era appetibile, soprattutto per i piemontesi desiderosi di recarsi nella città di Calvino.<sup>145</sup> Per qualche tempo, in effetti, fu istituita questa fermata, ma non durò molto, poiché rallentava un treno inteso per essere veloce nella concorrenza con automobili e aerei (questo sull’unica tratta Lione-Milano, da nostra conoscenza non sono mai esistiti dei voli tra Lione e Torino); e per via

---

<sup>144</sup> AHSNCF, Le Mans, Busta 020LM0896, Fascicolo 9091141, Nota delle ferrovie francesi alle ferrovie italiane del 17/09/1956.

<sup>145</sup> AHSNCF, Le Mans, Busta 020LM0896, Fascicolo 31212, Nota interna delle ferrovie francesi del 27/09/1956.

dello scarso numero di passeggeri che sfruttarono l'opportunità di proseguire sia in direzione della Spagna che della Svizzera.

In una nota interna delle ferrovie francesi, datata del 17 settembre 1956, si apprende che la decisione di istituire questo nuovo servizio tra Milano e Lione fu presa alla riunione organizzativa tenutasi a Utrecht, il 13 novembre 1954. In questa stessa nota si apprende che sarebbe stata l'automotrice francese RGP in carico del treno.<sup>146</sup> Da questa nota interna si apprende, inoltre, che le decisioni riguardanti i treni facenti parte del Raggruppamento TEE vennero decise nel corso dell'anno 1964, ovvero tre anni prima dell'inaugurazione ufficiale del servizio. Fu in queste riunioni/convegni che vennero stabilite, tra le diverse amministrazioni, le linee coinvolte nel progetto e quali sarebbero stati i materiali utilizzati per ognuno di loro, anche se Dan Hollander spingeva sempre perché venisse scelto un materiale ben preciso che avrebbe avuto il compito di eseguire le relazioni per il marchio TEE.

Stando così le cose, appare scontato che le Ferrovie dello Stato avessero chiesto alle Ferrovie francesi di anticipare la partenza di questo servizio, invece di aspettare la data prestabilita del 2 giugno 1957. Le Ferrovie francesi si mostrarono subito disponibili e accolsero la richiesta con entusiasmo, così come appare dalla nota; essendo disponibile il nuovo materiale. Tutto era ormai già pronto, le due amministrazioni si misero d'accordo per avviare il nuovo servizio, il quale avrebbe dato impulso a nuovi territori. Il nuovo servizio, che non sarebbe stato espletato sotto il marchio Trans Europ Express fino al 2 giugno 1957 (per evidenti motivi), fu classificato come un banale "Rapido". Inoltre, il nuovo treno, partendo in anticipo di sei mesi circa dalla data ufficiale dell'inaugurazione, ebbe il tempo necessario per adeguarsi all'alta qualità prevista dalle normative del Regolamento organico dei Trans Europe Express, così come si è visto in precedenza. Non potendo essere classificato come TEE, il treno dovette attendere per istituire un supplemento aggiuntivo al costo del biglietto. Nei fatti però, a parte piccoli dettagli, il servizio fu pressappoco conforme agli standard dei futuri treni TEE.

La SNCF voleva, secondo la stessa nota, una vera inaugurazione; in modo almeno analogo a quanto fu fatto per il "Roma Express". Questo, era un famoso treno notturno tra le due capitali francese e italiana, inaugurato alla fine del XIX secolo ed espletato dalla CIWL. Il "Roma Express" fu considerato per tutta la prima metà del ventesimo secolo uno tra i treni più

---

<sup>146</sup> AHSNCF, Le Mans, Busta 020LM0896, Fascicolo 9091141, Lettera delle ferrovie francesi al Raggruppamento TEE (Utrecht), 17/09/1956.

prestigiosi d'Europa, permettendo un collegamento veloce ed efficace tra la Francia e l'Italia.<sup>147</sup> Le ferrovie francesi, proponendo un'inaugurazione sulla base del "Roma Express", volevano ricordare un celebre convoglio e questo vale a farci intendere fino a che punto sia stata importante l'inaugurazione di questo nuovo collegamento tra Lione e Milano.

Una lettera delle ferrovie francesi, datata del 22 settembre 1956, invitava il Segretario di Stato francese dedito alle infrastrutture e ai lavori pubblici all'inaugurazione di "questo nuovo TEE tra Milano e Lione, due grandi città industriali, nodi ferroviari dei loro singoli paesi".<sup>148</sup> Si noti, tra parentesi, che le ferrovie francesi usarono l'acronimo TEE per un treno che lo sarebbe diventato ufficialmente solo sei mesi dopo.

Il programma delle festività si prospettava ampio e festoso. Fatto del tutto eccezionale, voluto sia dalle ferrovie francesi che da quelle italiane, in stretto contatto con i governi dei singoli Stati e le autorità locali, che operarono a loro modo per il successo dell'evento. Il programma inaugurale del nuovo treno "Moncenisio" prevedeva delle festività organizzate per quattro giorni di fila, e ciò fa intendere l'importanza dell'evento per l'epoca. Le festività si svolsero da sabato 29 settembre 1956 a martedì 2 ottobre 1956. Secondo una nota delle ferrovie francesi del 24 settembre 1956, furono invitati 30 personalità solo per il lato francese, tra cui il Segretario di Stato francese Mr Pinton, il direttore delle ferrovie francesi, le diverse autorità pubbliche come il Prefetto di Lione, il Governatore militare, l'Ambasciatore d'Italia in Francia, il Console Generale d'Italia a Lione, il Cardinale Gerlier, Arcivescovo di Lione e infine diversi parlamentari (deputés) e senatori. Da parte italiana parteciparono il Segretario di Stato per i trasporti, l'Onorevole Mannironni, il capo del gabinetto del ministro, i prefetti delle regioni Lombardia e Piemonte, i sindaci di Milano e Torino, diversi rappresentanti ed eletti locali.<sup>149</sup> Erano previsti anche "parecchi giornalisti", così come riportato nell'archivio, senza precisazioni sul numero.

È importante notare che sul programma ufficiale della cerimonia veniva utilizzato il termine Trans Europ Express, pur essendo a tutti gli effetti anacronistico. Si parlava anche spesso di "rapida relazione".

---

<sup>147</sup> AHSNCF, Le Mans, Busta 020LM0896, Fascicolo 9091141, Lettera delle ferrovie francesi alle ferrovie italiane del 22/09/1956.

<sup>148</sup> AHSNCF, Le Mans, Busta 2020LM0896, Fascicolo 9091141, Lettera delle ferrovie francesi alle ferrovie italiane del 25/09/1956.

<sup>149</sup> AHSNCF, Le Mans, Busta 020LM0896, Fascicolo 9091141, Programma inaugurale del TEE « Moncenisio ».

L'inaugurazione prevedeva una partenza del treno, di composizione francese come detto in precedenza, da Lione il 29 settembre e un arrivo a Milano Centrale in serata, con il servizio di una cena a bordo treno. La domenica, 30 settembre, fu dedicata ad un'escursione sul lago di Como, con visita della città, pranzo a bordo di un battello e ritorno a Milano in serata. Lunedì 1° ottobre il treno partì da Milano Centrale alle 7.25 per Lione, stazione Perrache, alle 13.25. Questo viaggio può legittimamente essere considerato come la vera inaugurazione del servizio, con la presenza delle autorità durante il viaggio. Arrivati a Lione, era prevista una visita della città e in serata un ricevimento presso il municipio, dove gli ospiti sarebbero stati ricevuti dal sindaco di Lione, Edouard Herriot, noto personaggio politico francese poiché aveva in precedenza ricoperto più volte l'incarico di Presidente del consiglio sotto la terza Repubblica. Infine, il programma della giornata del martedì 2 ottobre prevedeva una visita nella tipica città di Macon in Borgogna. Per il ritorno degli ufficiali italiani in patria, le ferrovie francesi avevano dato le loro direttive affinché il treno "Roma Express" si fermasse straordinariamente nella stazione di Bourg en Bresse, città poco distante di Macon, secondo una nota delle ferrovie francesi del 17 settembre.<sup>150</sup>

Nel corso dei giorni dell'inaugurazione, si tennero diversi discorsi. Gli archivi delle ferrovie francesi hanno tenuto traccia di quello del Signore Porchez, vicedirettore della SNCF, tenutosi presso il municipio di Lione nella serata del 1° ottobre 1956, prima della cena offerta dalla città ai partecipanti all'inaugurazione del nuovo treno. Il vicepresidente ricordava che le ferrovie francesi avevano totalmente elettrificato la linea Parigi-Lione nel 1952, vera spina dorsale del sistema ferroviario francese con le sue ramificazioni verso il Mediterraneo, le Alpi e la Svizzera. Ricordava che le ferrovie francesi erano attente ai progressi tecnici nella "corsa alla velocità". Gli "utenti delle ferrovie", per riprendere l'espressione del vicedirettore dovevano "risparmiare il loro prezioso tempo". Aggiunse che "gli uomini d'affari contribuiscono alla prosperità di una regione, di un paese" e proseguì dicendo che per "gli uomini d'affari ci vogliono dei treni d'affari".<sup>151</sup> È da notare che quest'ultima espressione rispecchiava in modo particolarmente efficace le caratteristiche dei treni Trans Europ Express, che erano rivolti in prevalenza agli uomini d'affari, i quali dovevano viaggiare spesso, con la necessità di spostarsi rapidamente da un punto a un altro, nel massimo comfort. Proseguendo il suo discorso aggiunse che il nuovo treno "Moncenisio" rappresentava "un tratto d'unione tra le due sorelle latine, due nodi tra Lione e Milano. La freccia "Moncenisio" è una delle prime realizzazioni di un nuovo comune

---

<sup>150</sup> AHSNCF, Le Mans, Busta 020LM0896, Fascicolo 9091141, Nota interna delle ferrovie francesi, 17/09/1956.

<sup>151</sup> AHSNCF, Le Mans, Busta 020LM0896, Fascicolo 9091141, Discorso del Signore Porchez, Vice direttore delle ferrovie francesi, Lione il 1/10/1956.



stile di viaggio europeo, nel campo delle automotrici rapide i cui principi sono state adottate da un certo numero di amministrazioni nella nuova organizzazione Trans Europ Express”. Da notare l’espressione “freccia” che richiama un vocabolo attuale delle ferrovie italiane. Prosegue dicendo che “Il Trans Europ Express ha come obiettivo di promuovere una politica europea dei trasporti. Il treno “Moncenisio” è carico di auguri per l’Italia e per l’Europa delle ferrovie, nella quale questa automotrice contribuirà modestamente a tesserne saldamente la trama”.<sup>152</sup>

Si noti che questo discorso era particolarmente entusiasta sul futuro europeo e la dice probabilmente lunga sulle aspettative degli uomini d’affari e politici riguardo il futuro dell’Europa e soprattutto per la vicina firma del Trattato di Roma, che sarebbe avvenuta pochi mesi dopo. Si parlava molto dell’Europa delle ferrovie, un’Europa sempre più interconnessa, in particolare per quello che riguarda le amministrazioni ferroviarie. I Trans Europ Express avevano l’obiettivo di “promuovere una politica europea dei trasporti”, per riprendere l’espressione usata, ovvero ci si appoggiava su questa prossima realizzazione per approfondire le collaborazioni, non solo tra le ferrovie ma anche tra i paesi membri della CEE. In altri termini vi erano molte aspettative riguardo questo servizio. È peculiare, per certi aspetti, che il vicedirettore adottasse temi e argomenti che il presidente Dan Hollander non avrebbe disdegnato, in particolare quando affermava di voler “creare un nuovo stile europeo di viaggio”, che è pressappoco ciò che proponeva il presidente delle ferrovie olandesi. In altri frangenti, poi, esalta la competenza delle ferrovie francesi che preludeva a ciò che sarebbe avvenuto in seguito: ossia che le diverse amministrazioni avrebbero dimostrato la loro competenza in materia di costruzione, attraverso un materiale rotabile, fino alle ricerche sui treni ad alta velocità. Si comprende bene che le ferrovie, più che creare “uno stile di viaggio comune, europeo”, avrebbero innanzitutto promosso il loro modello culturale, il loro stile, i loro servizi; servizi intensi per essere superiori a quelli del vicino. Insomma, vi erano tanti paralleli con la politica della costruzione europea, dove c’era la volontà e la consapevolezza di unificare gli sforzi per poter esistere nel mondo sempre più globalizzato e allo stesso tempo caratterizzato dalle rivalità tra certi paesi, in primo piano la Francia e la Germania.

La stampa diede gran risalto all’evento. Il giornale francese *Le Progrès* situato a Lione, seguì la vicenda passo dopo passo, annunciando la creazione del nuovo treno in un articolo pubblicato il 21 settembre 1956 dove si racconta: “ultime prove per il treno Milano Lione, il quale farà risparmiare cinque ore di viaggio rispetto agli altri treni”.<sup>153</sup> Un altro articolo apparve sullo

---

<sup>152</sup> Ibid.,

<sup>153</sup> Derniers essais du Lyon-Milan, *Le Progrès*, 21/091956, Lyon, p. 5.

stesso giornale il 30 settembre dello stesso anno, intitolato “Il Moncenisio” collega Lione a Milano in 5 ore 50 minuti, puntando sul fatto che si trattasse di una velocità “record”. Il treno poteva assumere una velocità di punta di 140 chilometri orari e viaggiò ad una velocità media di 90 chilometri orari, tenendo conto delle numerose pendenze della linea. Il treno era provvisto di “ogni comodità” e permetteva di “viaggiare veloce e bene”.<sup>154</sup>

Si rende chiaro, con questi due articoli, che l’accento fu posto sulla velocità del treno e sui tempi di percorrenza ridotti rispetto agli altri (pochi) treni di quest’asse.

Il 2 ottobre 1956, uscì sullo stesso giornale un lungo reportage in prima pagina intitolato “Milano alle porte di Lione, sei ore di rilassamento “climatizzato” nella carrozza salone della SNCF”<sup>155</sup> del giornalista André Severy, il quale partecipò ai quattro giorni dell’inaugurazione. L’articolo cominciava con una citazione del Segretario di Stato italiano, l’Onorevole Marimondi il quale disse: “Il collegamento Milano-Lione deve stringere i nostri legami di naturale amicizia, Milano è il centro delle bellezze italiane”. Si puntava quindi a ribadire i numerosi legami che univano Francia e Italia e, più in particolare, le regioni industriali di Piemonte e Lombardia con Lione. Il giornalista proseguiva indicando che: “sei ore di viaggio non sono molte e offrono un buon compromesso per approfittare del comfort a bordo del treno e dei servizi proposti”. Il nuovo treno era un’«opportunità» per le città e i territori attraversati, un’occasione di rafforzare i legami già esistenti e di crearne di nuovi. Il servizio ferroviario, molto confortevole, permetteva di riposare e dedicarsi alle proprie occupazioni. Nell’articolo viene rimarcato quale grande passo in avanti sia la collaborazione tra Francia e Italia finendo poi con un aneddoto riguardante il fatto che il treno arrivò in anticipo a Lione.<sup>156</sup>

Un altro articolo scritto da Laurent Forest apparve sul giornale lionese *L’écho Liberté Lyon* il 2 ottobre 1956. L’articolo si intitolava “La vera “freccia delle Alpi”, la nuova automotrice dell’amicizia “Il Moncenisio” che assicurava la via alle future relazioni Trans Europ Express”.

Il giornalista comincia dicendo che si trattava di una “data storica per i treni TEE”, i quali è sempre bene ricordarlo, avrebbero preso ufficialmente il loro slancio nel giugno dell’anno successivo. La prima parte dell’articolo è dedicata al risparmio di tempo nel percorso tra Lione e Milano che questo nuovo treno avrebbe permesso. Il nuovo treno avrebbe risparmiato circa 4

---

<sup>154</sup> « Le Mont Cenis » relie Lyon à Milan en 5h50 », *Le Progrès*, 30/091956, Lyon, p.5.

<sup>156</sup> A. Severy, « Milan aux portes de Lyon, six heures de détente « climatisée » dans le wagon salon de la SNCF », *Le Progrès*, 2/10/1956, Lyon, p.1.

ore di viaggio su quella tratta, passando dalle 10 ore di viaggio tra Milano e Lione a 5 ore 50 con il nuovo treno “Moncenisio”.

Il giornalista assume poi un tono carico di europeismo: “Felicità il Raggruppamento TEE, il quale segna un importante passo verso un’Europa nuova”, citava il direttore delle ferrovie francesi che dichiarò che “nelle avversità, i popoli europei periranno se non si uniscono”. Mette infine l’accento sulla prima realizzazione di un nuovo stile di viaggio europeo, in materia di trasporto rapido. I Trans Europ Express annulleranno i confini, avvicinando gli individui e i popoli tra di loro”.<sup>157</sup> Si nota dunque che la questione europea risultava essere molto importante per il giornalista che ne parla con un certo entusiasmo. Era nell’aria del tempo che le idee europee dovessero andare avanti e il progetto Trans Europ Express andava chiaramente in questa direzione. Si è parlato molto di collaborazione tra i popoli europei, ma l’enfasi dell’articolo suggerisce fino a che punto una parte della società fosse pronta a vedere una Europa più salda e unita. I toni e il vocabolario usato, dava oltre il semplice resoconto, finendo per inglobare un progetto europeista, federalista persino. Attraverso questo articolo si percepisce quanto in Europa si fosse carichi di aspettative.

Altre testate, specialmente quelle nazionali, riportarono l’inaugurazione del treno “Moncenisio”, in particolare il giornale *Le Monde*, uno dei giornali più letti e più famosi di Francia. Questo in un articolo riportava il fatto che la durata del viaggio tra Lione e Milano sarebbe stato dimezzato e che il treno sarebbe stato espletato da un’automotrice francese, la quale poteva viaggiare ad una velocità di punta di 140 chilometri orari, una vera prodezza nel mondo ferroviario dell’epoca, soprattutto su un percorso ripido.<sup>158</sup>

Per quanto riguarda la stampa italiana, diversi articoli trattarono l’argomento. Il giornale torinese *La Stampa* pubblicò un articolo l’11 settembre 1956 per informare i lettori del nuovo servizio. Allo stesso modo dei francesi, il giornalista italiano puntava sulla velocità del treno, descrivendola nei termini già elencati in precedenza, e soffermandosi sul comfort del treno. Naturalmente, trattandosi di un giornale piemontese, si focalizzava sugli orari della Torino-Lione indicando che mai Lione e Torino erano state così vicine, con tempi di percorrenza pari a cinque ore.<sup>159</sup>

---

<sup>157</sup> L.Forest, « Véritable « flèche des Alpes », le nouvel autorail de l’amitié « Le Mont Cenis » en assurant la voie aux futurs relations TEE », *L'écho La Liberté de Lyon*, 2/10/1956, Lyon, p.3.

<sup>158</sup> « L’Autorail Lyon-Milan » assurera le trajet en cinq heures cinquante-deux au lieu de dix », *Le Monde*, Paris, 22/09/1956.

<sup>159</sup> « Il Trans Europa Express da Torino a Lione in cinque ore », *La Stampa*, Torino, p. 2.

Un altro articolo apparve sullo stesso giornale, in data del 21 settembre 1956. L'articolo è accompagnato da una fotografia che vede un'automotrice francese, che avrebbe svolto il servizio, in sosta nella stazione di Torino Porta Nuova, portata nella capitale piemontese per una presentazione del servizio alla stampa italiana. Il giornalista insiste sul fatto che: "è il più rapido che mai abbia valicato le Alpi". L'articolo descrive ancora una volta il comfort a bordo treno, in particolare si mostra entusiasta per i sistemi di aria condizionata, i quali erano al loro debutto, "sulle poltrone eventualmente trasformabili in cuccette", e presenta la cucina del treno annesso al vagone ristorante. Infine, presenta le diverse coincidenze possibili offerte dal nuovo collegamento, in particolare la coincidenza col treno "Catalan" Ginevra-Barcellona a Montmelian ma anche Parigi o Bordeaux da Lione. Questo treno era destinato a migliorare le connessioni con la Francia.<sup>160</sup>

Il *Corriere della Sera*, dedicò ben 5 articoli all'inaugurazione del "Moncenisio" nel corso del mese di settembre 1956. Il primo articolo fu pubblicato sul giornale milanese il 10 gennaio 1956, ovvero quasi nove mesi prima dell'entrata in servizio del nuovo treno. Quest'articolo si concentra sulle prove delle nuove automotrici francesi sul territorio italiano, in particolare sulla trafficatissima tratta Milano-Torino. Coglie l'occasione per presentare il servizio, aggiungendo che il treno avrebbe "naturalmente solo delle classi superiori" per tutti coloro a cui non fosse stato chiaro che questi treni non erano alla portata di tutte le classi sociali.<sup>161</sup>

Il secondo articolo apparve sul giornale milanese il 10 settembre. Presentava il nuovo treno come un servizio TEE, "convogli veloci con la sigla TEE". "Una nuova sigla ferroviaria farà la sua comparsa sui tabelloni esposti al pubblico nelle stazioni, nuova sigla composta di solo tre lettere". L'articolo precisa che i treni TEE avevano cominciato a circolare sui binari europei dal maggio 1956 sulla strada Parigi-Bruxelles e da agosto 1956 sulla tratta Parigi-Zurigo come visto in precedenza. Vi era una confusione in ambito giornalistico, o impazienza, per un servizio che si sarebbe avviato ufficialmente solo nel giugno del 1957. La pubblicità riguardante questo nuovo servizio e l'aspettativa di presentarlo al grande pubblico fece sì che le presentazioni avvenissero con una sigla che sarebbe stata sui treni. L'articolo si sofferma sulle automotrici che avrebbero saputo offrire "eleganza e comfort" ai passeggeri. Il treno sarebbe stato tuttavia soggetto a pagamento di un supplemento tariffario, come ricordato nell'articolo. L'articolo prosegue così: "L'idea che ha dato vita a questi speciali convogli è nata dalla constatazione che

---

<sup>160</sup> « In sei ore : Torino-Milano-Lione », *La Stampa*, 21/09/1956, Torino, p.2.

<sup>161</sup>« Sulla Milano-Torino in prova i futuri treni Trans Europa Express », *Il Corriere della Sera*, 10-11/01/ 1956, Milano, p.2.

i normali treni-espresso internazionali, specie quelli che compiono lunghi percorsi, hanno una marcia troppo lenta, ritardata dalle troppe numerose e complicate manovre cui sono soggetti nelle varie stazioni. Prendendo le mosse da questo presupposto, si è voluto creare tra località di notevole importanza turistica, commerciale e industriale, distanti fra loro non più di 800/1000 chilometri, delle comunicazioni autonome, velocissime, con treni appositamente concepiti per queste particolari esigenze. Milano è dunque una delle prime città europee (la terza) ad essere servita dai nuovi TEE.”<sup>162</sup> Come si è potuto notare, i treni TEE venivano rappresentati come un nuovo inizio della storia ferroviaria europea e così sarebbe stato fino all’apogeo della rete e alla svolta degli anni Settanta. Il giornale si mostrava orgoglioso del fatto che Milano facesse parte delle città collegate alla rete TEE. A dire il vero, si percepisce il ruolo di rilievo della Francia nel dare vita a questa rete TEE, visto che nel 1956 la Francia era toccata da tutti i futuri TEE. Tra l’altro, i futuri TEE e quelli presentati dalla stampa come tali, erano espletati da automotrici di costruzione francese. La Germania rimaneva, per il momento, fuori dai nuovi TEE nell’anno 1956. Avrebbe avuto modo di rifarsi del suo ritardo nei decenni a seguire. Infine, si noti come tutti gli articoli avessero intitolato sul tempo di percorrenza del nuovo treno, sia i giornali italiani che quelli francesi.

Il *Corriere della Sera* del 21 settembre 1956, mise in prima pagina una foto del treno mentre compiva dei viaggi sperimentali. Sulla foto, lo ritroviamo pronto alla partenza sotto le maestose volte della stazione centrale di Milano. L’articolo era piuttosto breve, ma rilevante per via della foto in prima pagina e per il titolo a caratteri cubitali e quindi ben visibile. Venivano ricordati gli orari del nuovo treno.<sup>163 164</sup>

L’articolo del 2 ottobre 1956, apparve sul giornale milanese mentre il treno era arrivata da qualche ora a Lione. Infatti, l’articolo comincia come segue: “ci telefonano a bordo dell’automotrice, pavesata con bandiere francesi e italiane”. L’articolo ricorda che il Segretario di Stato ai Trasporti era a bordo, mentre il suo omologo lo accolse alla sua discesa dal treno a Lione. Si ricordava infine le parole tenute dal sindaco di Lione, tenutosi in Municipio per il ricevimento in occasione dell’inaugurazione del nuovo treno, dove l’edile auspicava che “i

---

<sup>162</sup>« Da Milano a Lione in meno di 6 ore col nuovo treno « Trans Europa Express », *Il Corriere della Sera*, 10/09/1956, Milano, p.10.

<sup>163</sup> « Il Trans Europa Express », Milano-Lione entrerà in servizio domenica 30 settembre, *Il Corriere della Sera*, 21/09/1956, p.

<sup>164</sup> Vedere Allegato, prima pagina del giornale.

legami economici e culturali che uniscono Lione a Milano e Torino divengano sempre più stretti e cordiali”.<sup>165</sup>

Un articolo molto simile a quello appena descritto fu pubblicato l'indomani, ma più breve, ovvero il 3 ottobre 1956, in cui si indicava che il treno Trans Europ Express fu “felicemente inaugurato”, con ancora la presentazione del servizio e l'elenco delle autorità che vi avevano partecipato.<sup>166</sup>

Infine, è interessante notare che il treno “Moncenisio” prevedeva una fermata a Oulx (allora ancora chiamata Ulzio) per permettere agli sciatori di raggiungere le piste da scii da Torino e Milano. Lo rende noto un articolo del *Corriere della Sera* in data del 12 dicembre 1956. Evidentemente, la comprensione di questa fermata mirava a coinvolgere gli sciatori (perfettamente in linea, a livello economico, con il *target* dei clienti abituali), i quali volevano concedersi qualche giorno in montagna, servendosi del nuovo treno, del quale, come si è visto, si parlava tanto. Inoltre, questa nuova fermata servì a diversificare la clientela a bordo del treno, abitualmente frequentato da industriali del Nord Italia o da francesi che facevano la spola tra i due fronti delle Alpi, per i loro affari.<sup>167</sup><sup>168</sup>

Gli articoli del *Corriere della Sera*, come quelli della *Stampa*, permettono di veder meglio come i treni TEE rappresentassero un'importante novità negli spostamenti di quegli anni e quanto fosse attesa la loro messa in servizio dei treni TEE, da una certa (e ridotta) parte della popolazione del Nord Italia. Appare chiaro che erano notizie che interessavano prevalentemente quegli imprenditori lombardi e piemontesi che volevano ampliare il loro giro d'affari. Si ribadiva che solo una piccolissima percentuale dei viaggiatori viaggiava in prima classe, come visto nel primo capitolo. Si intravede però una punta di orgoglio nel vedere uno dei primi (futuri) treni TEE circolare in Italia e un po' di delusione nel non vedere, invece un materiale italiano pronto per viaggiare su quella linea, come sarebbe d'altronde avvenuto negli anni seguenti.

---

<sup>165</sup> « Inaugurato il servizio rapido fra Milano e Lione », *Il Corriere della Sera*, 2/10/1956, Milano, p.2.

<sup>166</sup> « Da ieri si va a Lione in cinque ore e cinquanta minuti », *Il Corriere della Sera*, 2-3/10/ 1956, Milano, p. 4.

<sup>167</sup> « Il rapido Moncenisio a disposizione degli sciatori », *Il Corriere della Sera*, 12/12/ 1956, Milano, p.4.

<sup>168</sup> Allegato 3

## Un TEE sulla Costa Azzurra, la festosa inaugurazione del “Ligure”

Il treno “Ligure”, spesso definito come uno dei più pittoreschi treni al mondo, circolava sul meraviglioso percorso da Marsiglia a Milano, passando per Nizza e Genova. Circolava nella stupenda cornice della Costa Azzurra francese e la Riviera Ligure, che offre un paesaggio mozzafiato affacciandosi alternativamente sul mare e sulle montagne. Collegava inoltre città di una certa importanza popolare in questi due paesi, come Cannes o Sanremo, nonché Mentone, senza dimenticare il Principato di Monaco Monte Carlo. L'inaugurazione del nuovo collegamento era molto attesa dalle persone coinvolte nel suo percorso, chi per interessi economici a Marsiglia o Genova, chi invece per trovare un via più agevole e più veloce per raggiungere le mete turistiche. Il treno era atteso, dunque, ma si fece molto aspettare, in quanto il suo debutto partì con ritardo di circa due mesi rispetto agli altri treni TEE. Questo perché l'automotrice italiana prodotta dalla Breda di Milano non aveva fatto in tempo a consegnare il materiale alle Ferrovie dello Stato, impendendole di avviare il servizio in contemporanea agli altri treni TEE in Europa. Il tempo di percorrenza da Milano a Marsiglia fu di 13 ore tra i due capolinea. Per giungere a questo risultato, il nuovo treno si fermò solo in un numero ridotto di stazioni. Ad esempio, non furono istituite fermate intermedie tra Milano e Genova e lungo la costa fino Ventimiglia il treno faceva fermata solo a Savona, Imperia e Sanremo, provocando un certo malcontento nelle città desiderose di essere connesse a Milano o Marsiglia tramite questo nuovo prestigioso treno; si pensi, in particolare, a città come Albenga o Bordighera che spinsero in questa direzione, invano.

*Il Corriere della Sera* informa, in un articolo del 10/11 maggio 1957, che l'automotrice italiana cominciava le prime prove sul percorso tra Milano e Genova. L'articolo precisa che i primi risultati delle prove “sono stati superiori ad ogni aspettativa”.<sup>169</sup>

Il treno costruito dalla Breda, essendo in ritardo, non fu presentato insieme agli altri materiali delle altre amministrazioni, durante le esibizioni riservate ai giornalisti e ufficiali tenutesi a Parigi e Lussemburgo. Il ritardo della consegna del treno suscitò l'ira delle Ferrovie italiane, che persero l'occasione di poter affiancare insieme agli altri paesi che presentarono in *pompa magna* il loro materiale. Oltre alla perdita occasione di lanciare il treno per le ferie estive, anche

---

<sup>169</sup> «Il Trans Europ Express ha cominciato le prove », *Il Corriere della Sera*, 10-11/05/ 1957, Milano, p.4.

se il treno-inaugurato ufficialmente il 12 agosto riuscì comunque a fungere prima di Ferragosto, data importante nel calendario estivo italiano.

Il rilascio ufficiale del treno era previsto per il 12 agosto 1957 sull'intero percorso Milano-Marsiglia. La Breda consegnò tre convogli alle Ferrovie dello Stato a luglio, per far debuttare il servizio. Per il tragitto fu utilizzato solo un materiale, il quale faceva andata e ritorno nella stessa giornata. Partenza da Milano Centrale alle 6.25 arrivo a Marsiglia alle 13.25 e ripartenza alla volta di Milano alle 16.38 per raggiungere la capitale lombarda dopo mezzanotte. Gli altri convogli erano stati disposti in caso di guasto e per i turni di manutenzione. Gli orari cambiarono alcune volte, a seconda degli anni, soprattutto dopo il 1965 quando gli orari furono ripensati per assicurare diverse coincidenze da Parigi con il Rapido 25, il quale raccoglieva una clientela importante diretta in Italia e soprattutto con il TEE "Catalan" da Barcellona a Ginevra per cui il TEE "Ligure" fu prolungato da Marsiglia fino ad Avignone e ciò fino al 1982, anno in cui il treno fu "declassificato" dal marchio TEE per diventare un "Intercity".<sup>170</sup>

Il "Ligure" conobbe probabilmente una delle più belle inaugurazioni fra quelle dei treni TEE. Come per il treno "Moncenisio", l'inaugurazione durò più giorni ed ebbe una risonanza molto più ampia per le città e le regioni attraversate; a questo si aggiunse il fatto che, avendo luogo in piena estate, l'inaugurazione si svolse durante il periodo di piena attività delle città balneari, consentendo ai turisti di partecipare agli eventi. Su questo punto, l'inaugurazione del "Ligure" in piena estate ebbe un ruolo molto positivo, permettendo di coinvolgere sia le popolazioni locali, sia i turisti che trascorrevano le loro ferie sulle Riviera Ligure come sulla Costa Azzurra francese.

Gli archivi delle ferrovie francesi hanno conservato il programma delle festività, che saranno analizzate nel dettaglio.

Le festività per l'inaugurazione del nuovo servizio tra Milano e Marsiglia presero il loro via già nel mese di aprile 1957. Una lettera della Rappresentazione delle ferrovie francesi a Milano, datata del 8 aprile 1957 stipula che il Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato è favorevole ad una cerimonia per l'inaugurazione del "Ligure" e che essa dovrà essere simile a quella avvenuta per l'inaugurazione del "Moncenisio".<sup>171</sup>

---

<sup>170</sup> M. Mertens, *Trans Europ Expres, Edition La Vie du Rail*, Op.cit., p.102/103.

<sup>171</sup> AHSNCF, Le Mans, Busta 020LM0896, Fascicolo 9242716, Lettera del rappresentante generale delle ferrovie francesi a Milano, Ufficio di Milano della SNCF al direttore commerciale delle ferrovie dello stato italiane, 8 aprile 1957.



Una lettera scritta dall'Ingegnere Rissone, Direttore generale delle Ferrovie dello Stato dal 1956 al 1962, spedita per informare di ciò che già era noto, ovvero un ritardo nella consegna del materiale Aln 442-448 della Breda che non avrebbe consentito una partenza del treno da giugno, come previsto all'inizio. Egli spiega che il materiale "deve effettuare dei rodaggi e delle prove tecniche", procedura consueta per un materiale di nuova costruzione.<sup>172</sup>

Una lettera del 3 giugno 1957, proveniente dall'ufficio delle ferrovie francesi a Milano e diretta alla sede della SNCF a Parigi, conferma che le Ferrovie dello Stato volevano dare un "carattere brillante a questa manifestazione".<sup>173</sup> Questo conferma che l'Italia voleva dare un carattere del tutto rilevante a questa inaugurazione, nonostante il ritardo nella consegna del materiale da parte dell'azienda costruttrice. L'Italia voleva che questa inaugurazione potesse far capire quanto fosse importante essere collegati al resto dell'Europa e specialmente alla Francia, su questo percorso molto particolare che comprendeva grandi città (Nizza, Genova), mete turistiche (Monaco Monte Carlo, Cannes, Sanremo) e città più industriali (Tolone, Savona).

La lettera del Direttore delle Ferrovie dello Stato, l'Ingegnere Rissone alla SNCF del 23 luglio 1957, tende a precisare i contorni della cerimonia inaugurale. Egli chiede esplicitamente che il viaggio inaugurale si svolgesse in modo analogo a quanto avvenuto per l'inaugurazione del "Moncenisio". L'ingegnere Rissone chiedeva di invitare un certo numero di personalità francesi e italiane comprese, come indicato nero su bianco, "personalità provenienti dallo *showbiz*".<sup>174</sup> Questo per togliere ogni dubbio sul fatto che questa inaugurazione fosse destinata ad avere una maggiore risonanza, rispetto a quella che avrebbe avuto se fosse stata riservata alle sole autorità pubbliche. La lettera spinge perché i giornalisti venissero invitati a partecipare alle cerimonie. Il documento d'archivio precisa l'elenco delle personalità pubbliche da invitare alla cerimonia inaugurale. Dovevano essere invitati, per il lato italiano, i sindaci delle diverse città attraversate, erano specificamente indicati i sindaci di Milano e Genova, i presidenti delle provincie (in particolare quelle di Genova e Milano), un rappresentante delle Camere di Commercio di Genova e Milano; il Diretto del Porto di Genova; il Direttore della Fiera di Milano. Per le autorità nazionali, il Segretario di Stato ai trasporti e diversi capi di gabinetto nonché il Direttore generale delle Ferrovie dello Stato; l'Ingegnere Rissone stesso e i vertici dell'azienda pubblica.

---

<sup>172</sup> AHSNCF, Le Mans, Busta 020LM0896, Fascicolo 9242716, Lettera delle ferrovie dello stato italiane alle ferrovie francesi, 24/05/1957.

<sup>173</sup> AHSNCF, Le Mans, Busta 020LM0896, Fascicolo 9242716, Nota interna dell'ufficio SNCF a Milano alla direzione di Parigi, 3/06/1957.

<sup>174</sup> AHSNCF, Le Mans, Busta 020LM0896, Fascicolo 9242716, Lettera del Direttore delle ferrovie dello stato italiane alle ferrovie francesi, 23/07/1957.

Per la Francia, dovevano essere invitati l'Ambasciatore francese a Roma, i Consoli di Francia a Milano e Genova. Partendo da Parigi, il Ministro dei trasporti, il suo capo di gabinetto; il capo servizio degli Affari generali e dei trasporti internazionali del Ministero degli Affari esteri, il rappresentante delle Ferrovie dello Stato a Parigi il signore Sorbelli; il direttore generale della CIWL; il Direttore delle ferrovie francesi, nonché il presidente delle ferrovie olandesi e ideatore del progetto TEE, Franciscus Dan Hollander, che alla fine non avrebbe potuto partecipare per motivi che non figurano negli archivi consultati. Vennero invitati diversi esponenti della politica locale, il deputato della Provincia delle Alpi Marittimi (Département des Alpes maritimes) il quale durante questo periodo era anche Ministro della Giustizia, l'Onorevole Corniglion-Molinier, dando così un carattere ancora più nazionale alla cerimonia, anche se intervenne più in qualità di deputato della circoscrizione, che come ministro. Furono invitati anche diversi deputati delle circoscrizioni, lungo il percorso del treno, i sindaci di Marsiglia e Nizza, i presidenti delle provincie attraversate, il direttore del porto di Marsiglia, l'ambasciatore d'Italia a Parigi e i consoli generali d'Italia a Nizza e Marsiglia.<sup>175</sup>

Le festività previste per l'inaugurazione del nuovo servizio ferroviario prevedevano una spartizione su ben quattro giorni, ovvero dal 1 al 4 agosto 1957. Il programma dei festeggiamenti era più o meno simile a quello del "Moncenisio", con alcune differenze. Il 1° agosto era dedicato al viaggio degli ufficiali francesi da Parigi con un treno notturno. Coloro che arrivarono da Marsiglia, viaggiarono di notte con arrivo a Milano alle 18.30.

Il venerdì 2 agosto vide una gita turistica lungo il lago Maggiore, con permanenza sull'Isola maggiore delle Isole Borromee al centro del lago. È specificato che il pranzo sarebbe stato a carico delle ferrovie francesi mentre le visite delle isole e la cena a carico delle ferrovie italiane. Si noti la differenza di lago rispetto all'inaugurazione del "Moncenisio" per il quale era stato scelto il lago di Como.

Il sabato 3 agosto fu il giorno effettivo dell'inaugurazione, durante il quale si svolse il viaggio inaugurale. Il treno speciale partì da Milano Centrale alle 8.30 per arrivare a Marsiglia Saint Charles alle 17.30. Il pranzo a bordo era offerto dalle ferrovie italiane, mentre la cena era per i francesi all'arrivo a Marsiglia.

La domenica 4 agosto era previsto una visita della città con un pranzo offerto dal comune, mentre i delegati sarebbero ripartiti nelle loro città, sia con il treno "Mistral" non ancora TEE

---

<sup>175</sup> Ibid.,

ma già treno ammirale delle ferrovie francesi, diretto a Parigi, sia per i delegati italiani diretti a Milano, a bordo dello stesso materiale del giorno precedente.<sup>176</sup>

In una nota del 22 luglio 1957, inviata dall'ufficio delle ferrovie francesi a Milano, si riaffermava che "le Ferrovie dello Stato augurano una certa solennità nell'evento", ribadendo ancora quanto fosse importante per l'Italia fare delle festività sontuose. In un'altra nota del 30 luglio, le ferrovie francesi dicevano di temere che gli italiani aggiunsero un'altra automotrice rimorchiata dalla prima, al fine di aumentare il volume di persone presenti all'inaugurazione. Le ferrovie francesi erano contrarie, perché avrebbe fatto viaggiare troppe persone e sarebbe stato difficile alloggiarle e spostarle per i banchetti e per le visite.<sup>177</sup> In effetti, alla fine le ferrovie italiane impiegarono solo un materiale per il convoglio inaugurale. Nella stessa nota si apprende che le autorità francesi e italiane avevano concordato che non si sarebbero fatti controlli doganali al confine italo-francese, benché fosse previsto una cerimonia durante la sosta di Ventimiglia.

Una nota ufficiale delle ferrovie francesi informa che il Ministro dei trasporti francesi, l'Onorevole Bonnefous, si sarebbe recato a Milano con un aereo diretto da Parigi per prendere parte alle festività.<sup>178</sup>

Infine, negli archivi, è riportato il discorso pronunciato dal Direttore generale delle Ferrovie francesi, il Signore Boyaux, il sabato 3 agosto 1957 per la cena ufficiale nel palazzo di città a Marsiglia, che si riporta qui per la sua pertinenza. In esso dice che "l'organizzazione TEE ha fatto varcare alle ferrovie la via dell'integrazione europea, una notizia importante e tappa ugualmente importante". Invita le diverse amministrazioni ferroviarie a "liberarsi della compartimentazione dei confini, sia per l'instradamento che per l'acquisizione di nuovi materiali, per l'acquisto dei biglietti come per la consegna dei bagagli." Prosegue, "le amministrazioni non avevano tuttavia mai costituito, al di fuori di loro stessi, un'organizzazione che avesse la sua individualità, le sue specifiche regole, il suo particolare emblema e per campo d'azione l'intero territorio europeo. è adesso cosa fatta e nelle loro attività di relazioni, i nostri contemporanei che viaggeranno a bordo di questi treni TEE troveranno un nuovo ed eccellente motivo per abituarsi finalmente "a pensare europeo"<sup>179</sup>. Ancora una volta il richiamo a

---

<sup>176</sup> AHSNCF, Le Mans, Busta 020LM0896, Fascicolo 9242716, Programma inaugurale del TEE « Ligure » delle ferrovie francesi, 11/07/1957.

<sup>177</sup> AHSNCF, Le Mans, Busta 020LM0896, Fascicolo 9242716, Nota interna delle ferrovie francesi, 22/07/1957.

<sup>178</sup> AHSNCF, Le Mans, Busta 020LM0896, Fascicolo 9242716, Nota intena delle ferrovie francesi, 26/07/1957.

<sup>179</sup> AHSNCF, Le Mans, Busta 020LM0896, Fascicolo 9242716, Discordo del Signore Boyaux, Direttore generale della SNCF, 3/08/1957.

“pensare europeo” è importante da parte da personalità pubbliche di rilievo che incitano a vedere l’Europa come un nuovo territorio di cui tutti gli europei devono sentirsi partecipi.

Il programma delle festività, desumibile dalle lettere, note e comunicazioni finisce qui. Per percepire quanto questa inaugurazione fosse importante, sia per le due amministrazioni ferroviarie coinvolte nel progetto, che per i territori attraversati, non c’è miglior modo di consultare gli archivi di diversi giornali dell’epoca e vedere come l’informazione fosse trattata.

Il giornale italiano *Il Tempo* dedica un articolo a questa inaugurazione, articolo che figura negli archivi delle ferrovie francesi a Le Mans. Questo articolo ha un vero titolo evocativo: “i moderni treni “TEE” sfrecciano verso l’Unione europea”, un titolo del tutto avanguardista, conoscendo il corso della storia fino ai nostri giorni. Per prima cosa il fatto di parlare di “Unione europea” circa 30 anni prima che si concretizzasse politicamente parlando l’Unione europea come la conosciamo oggi, ci aiuta a comprendere meglio il desiderio di “unione”, molto presente nelle società europee contemporanee. Ad ogni modo, questo titolo riecheggia bene, quindi, il desiderio di una Europa più unita.<sup>180</sup>

*Il Corriere della Sera* annuncia la bella notizia nella sua edizione del 20/21 luglio 1957. Il titolo: “Milano e Marsiglia saranno collegati in sette ore”. A differenza di quanto accade per l’inaugurazione del “Moncenisio” l’articolo non si concentra sul tempo di percorrenza tra le due città, bensì sul materiale di “costruzione italiana” descrivendolo nei minimi particolari come le poltroncine, “le quali si possono leggermente inclinare e sono state studiate nei minimi dettagli per offrire il massimo dei comfort.”<sup>181</sup> Il fatto che ogni testata nazionale promuovesse il proprio materiale era una costante che compariva in tutti i giornali che si è avuto modo di leggere, particolarmente per quanto riguarda l’Italia, la Francia e la Svizzera con il materiale costruito insieme ai colleghi olandesi. Ci suggerisce fino a che punto il materiale è segno di orgoglio nazionale, dell’industria nazionale che è disposta ad andare a circolare sulle reti estere e piace anche ai viaggiatori che non sono abituati a questi comfort. Il materiale TEE viene in qualche modo usato come portabandiera della competenza dei paesi.

Il 3 agosto 1957, lo stesso giornale milanese scrisse un lungo articolo sull’inaugurazione del nuovo TEE “Ligure”. Il sottotitolo esordiva con “un’iniziativa importante, di ispirazione europea”.

---

<sup>180</sup> AHSNCF, Le Mans, Busta 020LM0896, Fascicolo 9242716, A. Mattalia, « I moderni TEE sfrecciano verso l’Unione europea », *Il Tempo*, Roma, 17/08/1957

<sup>181</sup> « Milano-Marsiglia in 7 ore », *Il Corriere della Sera*, 20-21/07/1957, Milano, p.4.

Il giornalista comincia presentando i servizi dicendo che i treni TEE “permetteranno viaggi comodi e gradevoli tra le più belle e industriose città d’Europa, ad un prezzo moderato”. Visibilmente il giornalista non aveva ben inteso il principio del marchio TEE: l’obiettivo non era di proporre dei “prezzi moderati”, al contrario i prezzi erano i più elevati che si potessero trovare con treni di sola prima classe, avendo un supplemento aggiuntivo. I prezzi erano alti precisamente perché si rivolgevano ad un pubblico esigente e pronto a pagare il prezzo, a patto di viaggiare il più velocemente e il più confortevolmente possibile.

In seguito, l’articolo riprende il discorso del Segretario di Stato, l’Onorevole Angelini, il quale “ha elogiato i tecnici e gli esperti delle amministrazioni ferroviarie”. Egli proseguiva dicendo che “ancora una volta, i ferrovieri hanno dimostrato di essere all’avanguardia del movimento che tende all’unificazione europea, unificazione che sarà la risultanza di molti fatti concreti compiuti su base europea nei settori dell’economia e del lavoro.” Al suo turno, il ministro dei trasporti francesi, l’Onorevole Bonnefous dichiarava che questo treno “sarà significativo per i popoli europei, che la creazione di un Mercato comune è ormai prossima, sarà un motivo per intensificare gli scambi ferroviari tra i paesi europei, questo treno rappresenta un altro esempio concreto di collaborazione europea, specialmente tra l’Italia e la Francia.”<sup>182</sup> Questi discorsi, erano sempre in accordo con altri discorsi che mirano a mettere in rilievo “l’unificazione europea”, vedendo in questi treni una delle basi che avrebbe forgiato l’Europa del futuro.

Una notizia inaspettata compare sul *Corriere della Sera* dell’edizione del 22-23 agosto 1957, informando che un anziano era stato ucciso dal TEE “Ligure”. L’incidente era avvenuto poco dopo la stazione di Rogoredo a Milano, mentre il “velocissimo convoglio è piombato sul poveretto”. Oltre l’incidente, interessa il fatto che i treni “TEE” venissero percepiti come sinonimi di “velocità”.<sup>183</sup>

Sempre sulla stampa italiana, si è notato che il giornale torinese di rilevanza nazionale *La Stampa* non scrisse articoli al riguardo, mentre apparve in quest’estate 1957 qualche articolo per lamentare il fatto che Torino non fosse meglio connessa al resto d’Europa.

Interessanti sono gli articoli apparsi sulla stampa locale. Naturalmente, tenendo conto del percorso del treno, si è deciso di ubicare le nostre ricerche sul *Il Secolo XIX*, storica testata genovese con una diffusione in tutta la regione Liguria. L’articolo presenta per prima il concetto

---

<sup>182</sup> « Oggi il viaggio inaugurale del « Trans Europ Express » », *Il Corriere della Sera*, 3/08/1957, Milano, p. 6.

<sup>183</sup> « Ucciso un vecchio dal treno « Ligure », *Il Corriere della Sera*, 22-23/08/1957, Milano, p.4.

dei treni TEE, per coloro che non ne fossero ben informati. L'articolo prosegue riprendendo le diverse tappe del viaggio inaugurale, con il treno partito la mattina del 2 agosto dalla stazione di Stresa per giungere alla stazione centrale di Milano, dove i francesi "hanno chiesto di poter visitare l'elettrotreno "Settebello" messo in servizio sulla tratta Milano-Roma e che costituisce una delle più moderne realizzazioni di questo non solo in Europa ma anche nel mondo". Il giornalista ci informa che, mentre il treno lasciava la città meneghina, la banda appropinquava ad arrivare alla stazione di Piazza Principe a Genova per le festività inaugurali. Il convoglio era rimasto solo dieci minuti nella città della Lanterna, il tempo necessario al sindaco di Genova per "ossequiare i due ministri". Alle 14 del pomeriggio il treno inaugurale fece il suo ingresso nella stazione di Sanremo, dove ad aspettarlo ci fu una nutrita folla, nonché una banda e diverse animazioni. I due ministri e gli ospiti scesero dal treno sulla banchina per vedersi offrire dei fiori, simboli della città ligure. A Ventimiglia, i ministri scesero nuovamente per assistere "ad uno scambio di cortesia tra le autorità di frontiera italiana e francese". Poi vi fu la ripartenza verso Nizza, prima fermata in territorio francese, dove di nuovo erano previste numerose festività nella stazione allestita per l'occasione. I due ministri furono ricevuti dalle autorità locali, tennero dei discorsi sul piazzale della stazione, assistettero ad un concerto della banda e finalmente rilasciarono un'intervista a Radio Montecarlo per poi risalire a bordo del treno diretto a Marsiglia. L'articolo ci dice che l'arrivo a Marsiglia "è stato particolarmente solenne". Per ricevere i ministri e gli ospiti del treno, la Francia inviò non meno che la guardia repubblicana in divisa, posizionata sulla banchina della maestosa stazione di Marsiglia. La guardia repubblicana con bandiera e banda suonò gli inni italiani e francesi mentre gli ufficiali venivano accolti dal prefetto della regione e dal Console generale d'Italia a Marsiglia.

Dopo l'arrivo in stazione, l'articolo ci dice che le ferrovie francesi offrirono un "pranzo ufficiale agli ospiti italiani". Il Ministro Angelini dichiarò, durante un discorso tenutosi prima del pranzo ufficiale, che "la Francia e l'Italia sono destinate, come in passato, a vivere strettamente unite, non solo nel loro comune interesse, ma anche in quello europeo" proseguiva dicendo che "occorre valorizzare le realizzazioni come quella oggi inaugurata, destinate a favorire il processo di unificazione europea, poiché, attraverso i più frequenti rapporti tra individui, si cementserà più facilmente l'unione tra i popoli". L'articolo si concludeva dicendo che l'indomani gli ufficiali sarebbero andati a visitare gli impianti ferroviari della città di Marsiglia, prima del ritorno del treno a Milano.<sup>184</sup>

---

<sup>184</sup> « Felice viaggio inaugurale del « Trans Europ Express », Il Secolo XIX, 4/08/ 1957, Genova, p. 2.

Per quanto riguarda il lato francese, diversi giornali riportarono la notizia, anche se essa fu trattata in un modo molto più dettagliato dalla stampa locale. A titolo d'esempio il famoso giornale *Le Monde* si accontentò di riportare la notizia in due mini articoli apparsi nelle edizioni del 5 e 6 agosto 1957. In quello del 5 agosto, il giornale riferisce che il Ministro Bonnefous partecipò alla cerimonia del nuovo treno tra Milano e Marsiglia, il quale era di fabbricazione italiana e rileva del Raggruppamento TEE. Il titolo dell'articolo faceva riferimento al tempo che impiega il treno tra i capolinea, una costante negli articoli di giornale per intendere il progresso ottenuto da questo nuovo servizio.<sup>185</sup> L'articolo dell'indomani, 6 agosto, riprendeva il discorso del Ministro Bonnefous al suo arrivo a Marsiglia da Milano, incentrato sulle nuove forme di turismo dinanzi alla quali il sud della Francia si sarebbe dovuto confrontarsi negli anni a venire.<sup>186</sup>

Il giornale dedicò una vasta copertura all'evento fu *Le Meridional*, storica testata marsigliese che si mostra entusiasta per questa nuova relazione con l'Italia. Il titolo è evocativo: il "Ligure" poneva Milano a 8 ore da Marsiglia e trasformò un viaggio lungo e faticoso, che durava 14 ore in un piacevole spostamento." Il giornale citava il ministro italiano, l'Onorevole Angelini, che disse: "il trasporto deve essere più che un semplice mezzo, altra cosa che una fatica o un purgatorio: bisogna che il viaggio diventi un diversivo alle occupazioni degli uomini d'affari o un allegro prologo alle vacanze per i turisti".

In seguito, l'articolo informava che il nuovo treno avrebbe portato un notevole risparmio di tempo nel collegamento tra Milano e Marsiglia, passando da 14 ore a 7 ore 40. Precisava che l'autotreno faceva molto meno rumore rispetto a un classico treno a vapore, e che fosse più confortevole. Il giornalista ringraziava gli italiani per aver proposto questo nuovo collegamento e attaccava Parigi: è comunemente nota la storica rivalità tra le due città. Il giornalista incriminava la Francia di non prendere iniziative su tutto ciò che non toccava Parigi, si trattava dunque di una grande lezione per i parigini che intravedevano la Francia solo attraverso il prisma del giacobinismo.<sup>187</sup>

---

<sup>185</sup> « Le Ligure » relie en 7 heures Milan à Marseille, *Le Monde*, 5 /08/ 1957, Paris.

<sup>186</sup> « La France doit s'adapter aux nouvelles formes de tourisme déclare Monsieur Bonnefous à Marseille », *Le Monde*, 6/08/1957, Paris.

<sup>187</sup> E consuetudine in Francia dividere i sostenitori dei Giacobini che durante il periodo delle rivoluzioni francese sostennero che Parigi doveva essere il luogo di tutte le decisioni, ovvero un potere centralizzato nella capitale, mentre i loro oppositori, i girondini, che promuovevano una ripartizione del potere su tutto il territorio francese.

Il giornalista, che aveva viaggiato a bordo del convoglio inaugurale, si meraviglia per la bellezza di Stresa “città dei grandi incontri europei”, facendo verosimilmente riferimento alla conferenza di Stresa tenutosi nel 1935 nel palazzo Borromeo. Inoltre, la città aveva anche ospitato la prima conferenza del Mercato comune per la realizzazione del Politica agricola comune (PAC) nel 1958, ed era probabile che il giornalista fosse informata di ciò, benché questa nuova conferenza si sarebbe tenuta alcuni mesi dopo il viaggio inaugurale.

Il giornalista raccontava che i festeggiamenti avevano avuto luogo lungo il percorso del treno, entrando maggiormente nei dettagli per quelli di Sanremo che l’avevano visibilmente colpito con “una bella accoglienza e fiori ovunque”, a Ventimiglia era sceso sulla banchina per ascoltare la banda che suonava alcuni brani in onore del nuovo collegamento.

Terminava il suo articolo facendo riferimento al discorso del ministro francese, l’Onorevole Bonnefous, il quale dichiarò che questa relazione era “una nuova tappa sulla via dell’amicizia europea”, approvando questa “grande realizzazione di una super rete europea che varca i singoli confini nazionali”.<sup>188</sup>

Per quanto riguarda la stampa specializzata, si noti l’interessante reportage prodotto dalla rivista francese *La Vie du Rail* del settembre 1957, il quale inserì anche un’importante raccolta fotografica delle tappe inaugurali come elencato precedentemente.

Questo reportage ci informa che una marcia di prova del convoglio ebbe luogo il 28 giugno 1957 tra Ventimiglia e Marsiglia, ovvero in territorio francese. A Marsiglia il materiale fu presentato a diverse autorità locali, nonché ad alcuni esponenti delle ferrovie francesi. Il reportage proseguiva entrando nei dettagli del convoglio italiano, dettagli che abbiamo già elencato, precisando che si trattò dell’unico TEE dove i pasti venivano serviti direttamente al posto assegnato per il viaggio, vale a dire che il treno non comprendeva uno spazio ristorante. Il giornalista ripercorreva le tappe del viaggio, precisando che il treno offriva collegamenti a Genova per Roma e la Sicilia e a Marsiglia verso Parigi.<sup>189</sup>

Con ciò concludiamo la parte sull’inaugurazione del treno TEE “Ligure” che rimane nella storia per essere stato il treno più celebrato durante il suo lancio; ancora più che del suo corrispondente il “Moncenisio”, questo poiché inaugurato in piena estate coinvolgendo i turisti sia dell’Italia che della Francia. Così a differenza di quanto avvenne per il “Moncenisio” vi furono festeggiamenti nelle principali stazioni lungo il percorso. Altra differenza, risiedeva nel fatto

---

<sup>188</sup> A. Mattalia, « Nouveau train diesel « européen » de luxe », *Le Méridional*, 4/08/1957, Marseille.

<sup>189</sup> M. François, « Le TEE Ligure », *La Vie du Rail*, 09/1957, Paris, p. 3-4-5.



che i ministri francesi e italiani avessero partecipato alla totalità dell'inaugurazione, ovvero su tre giorni, ciò che non accade invece per il corrispettivo tra Milano e Lione. Mai più nella storia ferroviaria europea, e soprattutto per quel che riguarda la Francia e l'Italia, vi sarebbe stata un'inaugurazione tanto eccezionale per inaugurare un treno, una tale e variegata presenza di vari membri del governo francese e italiano, nonché altre personalità di alti incarichi. In futuro, la presenza di membri dei governi sarebbe stata riservata ad aperture di linee nuove (si pensa alla Direttissima Firenze-Roma negli anni Settanta e alla prima linea ad alta velocità tra Parigi e Lione in Francia, negli anni Ottanta) ma che usarono una tecnologia ben diversa, ovvero l'alta velocità aprendo al contempo una nuova era nella storia del trasporto ferroviario. Questa imponente cerimonia, svolta su ben quattro giorni, ci suggerisce quanto fosse atteso il servizio TEE e quanto fosse percepito come un mezzo per unificare i paesi europei tra loro, al fine di rinsaldare un'unione, che sarebbe nata decenni dopo e probabilmente ben diversa da quella immaginata dai giornalisti e politici presenti alle inaugurazioni.

Il successo del treno non fu mai dimenticato durante i decenni successivi. Non a caso fu uno dei treni Trans Europ Express che durò più a lungo, rimanendo nel marchio fino al 1982, quando fu trasformato in semplice Intercity. Questo treno fu uno dei più famosi Trans Europ Express, uno di quelli che conobbe il maggiore successo, soprattutto perché il suo percorso coniugava destinazioni di rilevanza economica e destinazioni di rilevanza turistica. Non era raro quindi, che durante l'estate si dovesse aggiungere un altro materiale al traino del primo per raddoppiare i posti, visto il successo del treno. La particolarità della linea, particolarmente ripida e sinuosa tra mare e montagna fece sì che non si potesse accrescere le velocità durante i decenni successivi, dopo il significativo dimezzamento dei tempi avvenuti con l'inaugurazione di questo TEE nel 1957. Il comfort fu però notevolmente migliorato, soprattutto dopo il cambio materiale avvenuto nel 1972, passando dall'automotrice Breda Aln 442/448 a un materiale trainato dalle potenti locomotive E444, dopo il completamento dell'elettrificazione della linea, che consentì di utilizzare le nuovissime vetture appena uscite dalle fabbriche italiane. Bisogna aggiungere, inoltre, che questo treno fu uno dei pochi TEE in servizio internazionale ad essere sempre stato composto da materiale italiano. Il TEE "Ligure" fu uno dei treni più emblematici della storia dei Trans Europ Express.

## Il TEE sull'asse del Brennero, l'inaugurazione del "Mediolanum"

Il Trans Europ Express "Mediolanum" collegava Monaco di Baviera con Milano. Sin dall'inizio questa relazione, tra due capitali economiche di primo piano, aveva catturato l'attenzione dei dirigenti del Raggruppamento TEE. In effetti, oltre a collegare due città di primissima importanza nel tessuto sociale ed economico dell'Europa dell'Ovest, questo treno serviva anche a collegare delle regioni legate economicamente come lo potevano essere il Tirolo italiano e quello austriaco. Oltre a questo, il nuovo convoglio aveva la particolarità di attraversare un paese, l'Austria, che non faceva parte delle amministrazioni aderenti al Raggruppamento Trans Europ Express. L'altra particolarità riguardava più specificamente la tecnica della linea, che era l'unica a varcare le Alpi senza una lunga galleria, che comportava delle lunghe pendenze.

Nel 1957, su questo percorso circolarono una decina di relazioni, tra queste il famoso "Alpen Express" che collegava Milano e Monaco di Baviera ma con tempi di percorrenza che superavano le dieci ore, ovvero quasi una giornata di viaggio, con numerosissime fermate lungo il percorso che allungavano ulteriormente i tempi.<sup>190</sup> Così, l'istituzione di un collegamento veloce tra queste aree geografiche molto avanzate economicamente si fece incalzante e non vi fu troppo da aspettare perché questa nuova relazione vedesse la luce. Siccome la maggior parte del percorso era sul territorio italiano, appariva evidente che la nuova relazione sarebbe stata affidata ad un materiale italiano. Solo che, se il materiale italiano non era pronto per l'inaugurazione del TEE "Ligure", non era possibile che lo fosse ugualmente per il "Mediolanum". Così si decise di spostare l'avvio del nuovo servizio all'autunno del 1957, la priorità dei primi materiali essendo per il "Ligure", quest'ultimi inaugurato ad agosto dello stesso anno, come osservato in precedenza. Fu necessario aspettare l'autunno perché che la Breda consegnasse altri due materiali da lanciare per il nuovo servizio, con un ritardo di circa 6 mesi sulle altre relazioni europee partite il 2 giugno precedente.

Così, il treno TEE "Mediolanum" fu lanciato il 15 ottobre 1957, in tempo per l'apertura della stagione invernale, poiché questo treno poteva puntare a comprendere alcuni turisti diretti verso le località delle Alpi del Tirolo o della Baviera. Il treno, vide il numero delle sue fermate ridotte al minimo: in Italia, ad esempio, furono istituite solo tre fermate a Verona, Trento e Bolzano,

---

<sup>190</sup> M.Mertens, « Après quinze années d'exploitation des TEE », *Revue de l'Association des amis des chemins de fer*, numero 308, 1975, p.243.

senza contabilizzare la fermata di Brennero resa necessaria per procedere ai controlli doganali. Il tempo di viaggio si riduce così dalle oltre 10 ore a 7 ore 20, tra cui 22 minuti di fermata previsti presso le stazioni di dogana.<sup>191</sup> L'orario del treno prevedeva una partenza la mattina presto da Milano Centrale, alle 6, per giungere in Baviera alle 13.25, lasciando così una mezza giornata di libertà per accudire gli affari o dedicarsi al turismo. Il ritorno da Monaco di Baviera era invece previsto per le ore 15.48 per arrivare a Milano in tarda serata, alle 23, lasciando il mattino libero agli uomini d'affari prima della loro partenza per l'Italia.<sup>192</sup>

In assenza di documenti di archivio almeno in Italia, non è stato d'altronde possibile raccogliere materiali in Germania o Austria per motivi inerenti alla lingua. Bisogna dunque contentarci sugli articoli apparsi sui certi giornali italiani a riguardo di questa notizia. Da quello che appare su questi articoli, pare che l'inaugurazione fu ridotto ad un viaggio da Monaco di Baviera a Milano, verosimilmente ridotto ad un solo un giorno, forse due, ma non c'è traccia di escursioni compiute sui laghi lombardi come era avvenuto per gli esordi del "Moncenisio" e del "Ligure".

Il *Corriere della Sera* annuncia la notizia di un nuovo collegamento tra Milano e Monaco di Baviera nella sua edizione del 8 ottobre 1957. L'articolo si focalizza sul "record di velocità" per il valico del Brennero" così come scritto nel sottotitolo. Il giornalista celebra il fatto che il nuovo treno sarebbe stato battezzato col nome della città di Milano in latino cioè "Mediolanum", un "nome che tuttora figurerà per la prima volta nella nomenclatura dei treni internazionali". Il giornalista informa degli orari del nuovo treno. Si compiace dell'aumento della velocità del treno, con velocità di punta di 130 chilometri orari e un passaggio al valico del Brennero ad una velocità di 85 chilometri orari, una vera prodezza tenendo conto delle importanti pendenze della linea, come specificamente definito nell'articolo. Esso si conclude con il rallegramento nel vedere finalmente Milano al centro di una stella di nuove connessioni ferroviari, dopo gli esordi dei TEE in direzione di Lione e Marsiglia e nell'aspettare la prossima partenza di quello verso Ginevra. Milano si conferma in una posizione centrale tra il Sud e il Nord delle Alpi, offrendo così una vasta piattaforma di corrispondenze per i passeggeri che avessero voluto proseguire il loro viaggio verso il Mediterraneo o le Alpi.<sup>193</sup> Ad ogni modo, il ruolo di Milano, come si avrà modo di verificare, sarebbe stato sempre più importante, con

---

<sup>191</sup> Maurice Mertens, *Les Trans Europ Express*, Op.cit., p. 111/112/113.

<sup>192</sup> Allegato 4.

<sup>193</sup> « Da Milano a Monaco di Baviera in 7 ore e mezzo col treno « Mediolanum » », *Il Corriere della Sera*, 8/10/1957, Milano, p. 4.

numerose altre relazioni e il suo ruolo di piattaforma si sarebbe rafforzato col passare degli anni.

Sempre sullo stesso giornale si è ritrovato un articolo che riassume brevemente la giornata inaugurale del nuovo treno. Si è venuto a conoscenza, che ha preso parte al viaggio il Segretario di Stato ai trasporti, l'Onorevole Angelini, senza certezze sulla presenza dei corrispettivi tedeschi e austriaci. Il treno inaugurale giunse presso la stazione centrale di Milano alle 19.30, dunque con un treno speciale visto che l'orario normale prevedeva un arrivo nella città meneghina attorno alle 23. È scritto che un'accoglienza era previsto all'arrivo a Milano e che la delegazione tedesca era stata intrattenuta da quella italiana, per una probabile cena in città. L'articolo offre poche precisazioni interessanti, prosegue nel presentare per un'ennesima volta il servizio TEE e il materiale italiano impiegato sulla nuova relazione. Si auspicavano nuove connessioni per Milano, principalmente per città svizzere come Ginevra e Zurigo nonché l'attesa di un nuovo TEE per Parigi.<sup>194</sup>

Altri giornali diedero sicuramente dato la notizia ai loro lettori, come risulta nel giornale torinese *La Stampa*, il quale si dedicò più di altri ad affermare che con il nuovo treno Torino si trova a meno di 9 ore dalla Baviera, ovviamente in coincidenza a Milano Centrale, senza entrare nei dettagli dell'inaugurazione.<sup>195</sup>

Si ribadisce che, in assenza della mancanza di accesso agli archivi di giornali e periodici tedeschi o austriaci non si è potuto inquadrare l'evento nella sua completezza. Da quanto ci risulta, appare evidente che la cerimonia di inaugurazione si fosse svolta in modalità assai più contenuto rispetto a ciò che si è potuto fare per gli altri TEE in partenza da Milano. Passata l'euforia per la nascita di questa nuova rete europea di treno, i giornalisti non avrebbero ripreso con la stessa solerzia la nascita di nuovi collegamenti, soprattutto col passare degli anni e l'arrivo agli anni Sessanta che videro il compimento della rete autostradale.

## Il TEE giunge sui bordi del lago "Lemano", Milano collegata a Ginevra

Un anno dopo l'inaugurazione del servizio TEE, prese avvio un altro treno del marchio, il famoso "Lemano" che collegava Milano con Ginevra attraverso la galleria del Sempione.

---

<sup>194</sup> « Saranno fra breve istituiti altri treni europei ultrarapidi », *Il Corriere della Sera*, 16/10/1957, Milano, p. 6.

<sup>195</sup> « A Torino, in 9 ore da Monaco di Baviera », *La Stampa*, 20/09/1957, Torino, p.2.

Questo nuovo TEE era stato tanto atteso dai milanesi, come attestato da diversi articoli di giornale che si rammaricavano del fatto che la rete attorno a Milano non fosse completata. Le città della Svizzera francese offrivano tanto, particolarmente Ginevra: per via della sua rilevanza diplomatica, l'imponente rete di organizzazioni internazionali presenti nella città di Calvino. Anche Losanna era anche una meta apprezzabile, per il numero elevato di aziende mondiali aventi sede in quella città, nonché altre diverse organizzazioni non governative di primaria importanza. Il TEE "Lemano" era dunque percepito come un TEE d'avvenire, con una clientela che poteva perfettamente corrispondere a la particolarità della linea. Il TEE "Lemano" era un TEE circolante su una relazione detta "evidente" come lo saranno i diversi TEE per Zurigo. Il "Lemano" offriva la possibilità di un collegamento veloce tra le città della Svizzera francese e il Nord Italia; permetteva, inoltre, di fare da intercapedine tra i paesi del Nord in particolare Parigi, nell'aspettare che il TEE "Cisaplino" prendesse avvio. Il nuovo servizio fu espletato dal materiale italiano Aln 442/448 delle Ferrovie dello Stato, lo stesso materiale che circolava sulle linee verso Monaco di Baviera e Marsiglia. Il grande vantaggio di questo nuovo treno era il fatto che facesse un numero ridotto di fermate. Lungo il percorso da Milano a Ginevra, il nuovo treno si fermava in sole tre stazioni ovvero Domodossola, Briga e Losanna, ovvero il minimo possibile. Niente fermate in città come Montreux, Sion o Stresa/Verbania che potevano legittimamente sperare in una sosta dell'atteso treno. Si noti inoltre che i controlli doganali si effettuavano durante l'attraversamento della famosa galleria del Sempione, riducendo il tempo di fermate a Domodossola e Briga a solo 9 minuti, una vera prodezza a quel tempo che necessitava un'intensa collaborazione tra i doganieri svizzeri e italiani.<sup>196</sup>

Il 5 febbraio 1958, *il Corriere della Sera* annunciò la notizia del prossimo collegamento tra Milano e Ginevra, con un titolo che lascia trasparire l'attesa per questa nuova relazione "A Ginevra in quattro ore con il Trans Europ Express". Il treno che avrebbe reso più internazionale Milano secondo il giornalista, avrebbe permesso di abbassare il tempo di percorrenza tra le due città a 4 ore, mentre i treni Diretti impiegavano 5 ore e 20 per collegare le due città. Fu messo in evidenza il fatto che il nome del nuovo treno non era stato ancora trovato, lo si sarebbe presto chiamato con l'appellativo "Lemano". L'articolo insiste sugli "intensi legami commerciali e turistici che uniscono le due città". Un treno che mirava "a colmare una lacuna sentita da tempo". Esso prosegue spostandosi sul lato Ticino dicendo che "ora è indispensabile un collegamento con Zurigo da Milano", tuttavia le ferrovie elvetiche non si mostravano favorevoli nell'utilizzo di un materiale diesel, su una linea totalmente elettrificata. Il giornalista sostenne

---

<sup>196</sup> M.Mertens, *Les Trans Europ Express*, Op.cit., pagine 114/115.

che i tecnici svizzeri stavano usando di pretesti, come il fatto che sarebbe stato pericoloso transitare lungo la galleria del San Gottardo con un treno diesel, allora seconda più lunga galleria del mondo dopo, guarda caso, il Sempione, proprio quella galleria nella quale poteva transitare l'autotreno diesel da Milano a Ginevra. Nella stessa temperie, le ferrovie svizzere facevano sapere che le popolazioni presenti lungo il percorso del treno non avrebbero visto di buon'occhio la circolazione di un treno diesel mentre la linea era elettrificata.<sup>197</sup> Insomma, è verosimile che le ferrovie svizzere avessero voluto ritardare la presenza di un treno TEE lungo la dorsale Milano-Zurigo attraverso il San Gottardo per motivi puramente legati al fatto che fosse in costruzione un nuovo materiale elettrico rivoluzionario, il quale avrebbe potuto, per la prima volta nella storia mondiale delle ferrovie, captare due correnti diverse, ovvero quella svizzera fino Chiasso e quella italiana da Chiasso a Milano.

Un altro articolo apparso sullo stesso giornale datato del 19 febbraio 1958, informa dei collaudi sulla nuova linea per il materiale italiano. I primi test, come riferisce il giornalista, diedero buoni risultati, superando le tabelle orarie previste per la marcia del treno. Il treno sarebbe stato espletato dalle “moderne, eleganti automotrici italiane”. Annunciata la notizia, l'articolo torna a parlare della possibilità di istituire un collegamento veloce tra Zurigo e Milano. Il giornalista non si capacita del perché le autorità svizzere non accettassero l'idea di mettere sui binari un nuovo TEE per ampliare le potenzialità di sviluppo tra le due città, tenendo conto che ne avrebbero beneficiato principalmente gli svizzeri, visto gli orari d'arrivo e di partenza.<sup>198</sup>

Qualche mese dopo, alla vigilia della partenza del nuovo treno, un nuovo e lungo articolo venne redatto sulla stessa testata milanese. Il viaggio inaugurale comportò la presenza di tecnici delle ferrovie svizzere e italiane, nonché le direzioni delle due ferrovie. A quanto parte, non erano presenti dei membri dei due governi o altri ufficiali di rilievo. Si noti tuttavia, la presenza di giornalisti a bordo del viaggio inaugurale, comprese l'autore dell'articolo di cui si sta trattando. Il giornalista insiste sul ruolo di Milano in quanto “capolinea meridionale della rete TEE” precisando che questo non avvenne per sola volontà delle Ferrovie dello Stato bensì del Raggruppamento che voleva fare di Milano uno dei centri dell'intera rete TEE. L'articolo procede dicendo: “L'aver fatto di Milano il capolinea meridionale della nuova rete ferroviaria europea costituisce implicitamente un riconoscimento della posizione geografica eccezionalmente favorevole e della importanza che ha Milano nel consesso europeo”.<sup>199</sup> Il fatto

---

<sup>197</sup> « A Ginevra in quattro ore con i « Trans Europ Express », *Il Corriere della Sera*, 5/02/1958, Milano, p.4.

<sup>198</sup> « In quattro ore col « Lemano » dalla Stazione centrale a Ginevra », *Il Corriere della Sera*, 19/02/1958, p.4.

<sup>199</sup> « Dal naviglio al lago di Ginevra in 4 ore col treno « Lemano », *Il Corriere della Sera*, 30/05/1958, p. 4.

che Milano fosse il capolinea meridionale dell'intera rete TEE è innegabile, era così previsto in questo modo dagli ideatori del progetto, primo fra i quali il direttore Dan Hollander. Milano costituiva infatti l'unica città italiana, sia sul piano geografico che economico, a poter assumere una tale posizione. Si ricordi che, per fare parte della rete TEE, i treni proposti dalle amministrazioni ferroviarie dei singoli Stati dovevano avere un percorso internazionale (ovvero varcare almeno un confine di Stato) e avere orari diurni. Questi parametri svantaggiavano nettamente le città del Sud Europa come Roma o Napoli. La situazione resterà pressoché invariata fino alla modifica del 1964 che vide l'autorizzazione, da parte delle istanze del Raggruppamento TEE, di inserire dei treni con percorsi interamente nazionali. Solo dopo questa misura altre città italiane poterono far parte della prestigiosa rete TEE, prima fra tutte Roma, Firenze e Napoli.

Ultimo articolo pubblicato nell'edizione del 2/3 giugno 1958, sempre sulla stessa testata, di grande interesse, parla della prima corsa del "Lemano". Si tratta di un articolo interessante, poichè il giornalista insiste sul fatto che viaggiare in TEE "non costituisce più una novità, convogli del genere circolano in numero sempre maggiore da oltre un anno e i viaggiatori hanno cominciato ad abituarsi a queste automotrici articolate, dalla linea elegante e aerodinamica e dai colori vivaci" continua dicendo che "tuttavia, ogni volta che si prende posto a bordo di un TEE, si prova la gradevole sensazione di riposante conforto." L'affermazione del giornalista era del tutto vera. Le prime inaugurazioni dei TEE suscitavano grande entusiasmo, poiché costituivano una novità indiscussa sul piano continentale. Un anno dopo l'esordio del servizio TEE, il successo fu all'altezza delle aspettative. Il servizio TEE fu un vero successo, i passeggeri che viaggiano a bordo dei nuovissimi convogli rimanevano ampiamente soddisfatti.

Tuttavia, il primo servizio commerciale del TEE "Lemano" ci lascia intuire la curiosità che persisteva nei territori dove il servizio era ancora nuovo, come lo fu nella Svizzera francese nel 1958. Così non dobbiamo stupirci quando il giornalista racconta nel suo articolo che "l'interesse suscito in Svizzera, particolarmente nel Cantone di Ginevra e nel Vallese (si è dimenticato Losanna e il cantone Vaud), della nuova comunicazione rapida con Milano è stato vivissimo, come si è potuto constatare vedendo centinaia di persone ammassate lungo il percorso per salutare il passaggio del convoglio". Questa importante testimonianza ci fa comprendere che il pubblico attendeva impazientemente questi importanti e nuovissimi collegamenti internazionali. Accadde, inoltre, ciò che il marchio TEE si prefigurava, cioè che il marchio TEE entrò a far parte del vocabolario comune, essendo facilmente memorizzabile da ogni cittadino europeo. Può apparire curioso vedere "centinaia di persone ammassate lungo il percorso" per

l'esordio di un treno, soprattutto a pochi anni da un decennio come il Sessanta, che avrebbe sancito definitivamente la conquista dell'automobile nel campo dei trasporti. Questo reportage ci aiuta a capire, se ancora lo fosse necessario, che i treni TEE non erano dei treni come gli altri; essi rappresentavano un vero passo in avanti per le regioni attraversate e per le città collegate alla rete. Far parte della rete TEE significava essere in grado di poter spostarsi velocemente e confortevolmente nelle più grandi città europee.

Il giornalista si augura che da lì a qualche mese sarebbero stati messi in servizio altri treni in partenza da Milano verso Parigi e Zurigo, in modo da confermare il ruolo sempre più centrale di Milano nelle relazioni ferroviarie. In verità, per veder circolare treni TEE in direzione di Parigi e di Zurigo si sarebbe dovuto aspettare il 1961 con la messa in servizio delle nuovissime RAE TEE II delle ferrovie svizzere, rivoluzionarie poiché furono le prime ad essere bi-corrente alle quali si affideranno i prestigiosi treni verso Parigi e Zurigo.<sup>200</sup>

La stampa svizzera non mancò di riportare la notizia, una notizia perlomeno molto attesa visto che si trattava della prima relazione TEE che riguardava la Svizzera romanda. Così, il giornale ginevrino mandò un suo giornalista a bordo del primo viaggio del "Lemano". L'articolo spiega il concetto dei treni TEE, riafferma l'avanzata sui tempi dimezzati tra Milano e Ginevra e si compiace del treno "ultra-moderno" di fabbricazione italiana nel quale "è piacevole viaggiare". Ci si meraviglia della presenza di un campanello ad ogni posto per poter chiamare un membro del personale e così essere serviti direttamente al posto. Le autorità furono presenti a bordo del treno, senza precisare quali e la popolazione partecipò ampiamente alle festività previste.<sup>201</sup> Essendo il treno un mezzo di trasporto molto utilizzato e ramificato nel territorio svizzero.

I treni Trans Europ Express sono stati oggetto di ogni curiosità durante il primo anno di servizio. Come si è potuto verificare analizzando la stampa di quegli anni, le inaugurazioni dei diversi treni TEE videro la partecipazione di alte cariche ufficiali e soprattutto la presenza della popolazione, numerosa agli eventi organizzati in prossimità delle festività. I treni TEE erano descritti come mezzi che avrebbero permesso di accorciare le distanze tra le diverse città europee, e così favorire l'integrazione europea, che era al suo esordio. La questione europea era stata ampiamente trattata da tutti i giornalisti e ufficiali di ogni paese. Vedendo nella

---

<sup>200</sup> « Il nodo ferroviario milanese centro delle comunicazioni celeri internazionali », *Il Corriere della Sera*, 2-3/06/1958, p. 2.

<sup>201</sup> F.Sach, « Le voyage inaugural du Trans Europ Express », *La Tribune de Genève*, 31-1/06/ 1958, Ginevra, p.5.



realizzazione della rete TEE un mezzo per concretizzare i discorsi effettivi del 25 marzo 1957, data della firma del Trattato di Roma, fondatore della Comunità economica europea e dell'Unione Europea. Erano grandi le aspettative sulla creazione di una Comunità europea sempre più unita e i treni TEE erano percepiti, in particolare modo, come uno strumento per avvicinare i popoli, facilitato in ciò dagli accordi tra i paesi per alleggerire i controlli doganali e fare risparmiare tempo ai treni del Raggruppamento. Inoltre, il fatto che i treni TEE fossero di modernissima costruzione contrastava con il periodo precedente.

I treni TEE rappresentarono una risposta immediata alla volontà di costruzione europea, mentre il trasporto in automobile come il trasporto aereo, non erano ancora maturi. Per loro, bisognerà per loro aspettare gli anni Sessanta, decennio della svolta, che vide il trasporto automobilistico crescere in modo davvero impressionante con le diverse aperture di tratti di autostrada. Fu questo anche il periodo in cui vennero costruiti gli aeroporti che avrebbero potuto finalmente sostenere una vera crescita del traffico aereo. Tuttavia, il treno, contrariamente a ciò che molti esperti del settore sostenevano, non aveva esalato il suo ultimo respiro. Al contrario, approfittò dell'aumento massiccio dei viaggi per aumentare la propria pletera di viaggiatori, permettendo ai treni TEE di vivere una vera espansione durante gli anni Sessanta, a scapito di certi previsionisti.

Il periodo delle inaugurazioni ci permette di capire quanto fosse importante creare una rete tra le diverse città europee. Tuttavia, è assolutamente importante ricordare che solo una piccola parte della popolazione poteva permettersi di viaggiare a bordo dei treni TEE. Le informazioni date dai giornali dell'epoca non danno molto peso a questo dato, lasciando invece intendere che chiunque potesse usufruire dei nuovi servizi. È noto che non era affatto così, solo una determinata classe sociale poteva permettersi di salire sui nuovissimi convogli, e la maggiore parte di loro lo fecero per motivi professionali. Tuttavia, è anche vero che i treni Trans Europ Express facilitando gli accordi tra gli Stati, aprirono la porta a nuove relazioni ferroviarie di altre categorie.

Nel capitolo seguente si avrà modo di vedere come i treni Trans Europ Express si sono sviluppati. Questo dipese da molteplici motivi. Uno di questi motivi era il fatto che il marchio fosse riuscito a trovare la sua clientela, la quale trovò nei treni TEE un modo di viaggiare soddisfacente. Ciò fece sì che la rete si amplificasse. Un altro motivo fu l'accrescimento della domanda di mobilità, a causa delle nuove possibilità indotte dalla crescita economica e anche dal mercato europeo, con diverse organizzazioni a livello sopranazionale. Infine, il Raggruppamento Trans Europ Express si seppe anche saputo rinnovare. Seppe prendere delle

decisioni coraggiose come quella di far rientrare nel marchio i treni avendo un percorso puramente nazionale. Questa nuova politica, permise un accrescimento della rete Trans Europ Express e di collegare delle città situate nelle periferie europee. In questo modo, un certo numero di città italiane poté essere collegato alla rete TEE, sul modello di Roma, Firenze, Napoli ma anche Bari. L'elettrificazione sempre più ampia della rete, e le nuove prodezze ingegneristiche che resero possibile il captare più correnti, giocarono un ruolo importante e contribuirono a ridurre ulteriormente i tempi di percorrenza tra le città della rete.

## **Capitolo 3, Gli anni Sessanta, la conferma del ruolo del treno nella mobilità e il successo del progetto Trans Europ Express**

Gli anni Sessanta sono segnati dall'impressionante crescita del trasporto su strada. La parola chiave di quel periodo è *libertà*, e non c'è un migliore trasporto che l'automobile per rappresentare questa ricerca di libertà. L'automobile consente di spostarsi in completa autonomia, pur con dei limiti, senza vincoli d'orario. Il trasporto aereo si diffuse sempre più nelle società, si vengono a creare nuove possibilità sui viaggi d'affari, in particolare tra coloro che desiderano spostarsi velocemente a qualunque costo. Il trasporto aereo rappresenta pienamente la modernità assoluta: era ben visto e stimato colui che viaggiava in mezzo alle nuvole. Il trasporto ferroviario sarebbe potuto diventare ben presto obsoleto, ovvero andare su un ramo secco, come quasi accaduto in America del Nord; sebbene, va ricordato, che America e Europa presentano sostanziali differenze, anche solo a partire dall'estensione territoriale. Il trasporto ferroviario, nonostante tutto, non si tirò indietro: cercò una via per la modernità, puntava a creare nuove opportunità e offrire nuovi servizi ai suoi viaggiatori. Gli anni Sessanta e Settanta, furono i più proficui della rete Trans Europ Express, in quanto raggiunsero in quel periodo il loro apogeo. Furono anni, che videro il progressivo accrescimento delle destinazioni servite dal famoso marchio. I treni svilupparono nuove tecnologie, soprattutto in virtù della trazione elettrica. L'elettrificazione della rete fu stata il punto di svolta, quell'elemento di modernizzazione essenziale che permise di salvare le ferrovie in attesa dei treni ad alta velocità anche se, per i contemporanei di questi anni, i treni a trazione elettrica erano considerati treni ad alta velocità. Il diffondersi dell'elettrificazione ferroviaria in tutta Europa consentì di andare più veloce e migliorare il comfort a bordo dei treni. In altre parole, di viaggiare diversamente. L'arrivo di nuovi convogli e locomotive, in grado di adattarsi a correnti diverse a seconda del paese attraversato, permise di risparmiare ancora del tempo di viaggio. I servizi a bordo dei treni si migliorano costantemente e le idee non mancarono per rendere più piacevoli i viaggi.

## La svolta del trasporto automobilistico e il decollo del traffico aereo

Gli anni Sessanta furono gli anni in cui la rete TEE si consolidò, ampliandosi fortemente e riuscendo a divenire un marchio solido e famoso; un marchio che le persone riconoscevano al primo sguardo. Il *marketing* giocò il suo ruolo. D'altro canto, le ferrovie si ritrovarono in concorrenza con altri mezzi di trasporto, che essendo nuovi, suscitavano curiosità da parte dei contemporanei. Inoltre, questi nuovi mezzi di trasporto apparivano giustamente più moderni e si innestarono bene nella temperie gravida di novità del decennio, con le aspettative delle persone e in particolare con il loro desiderio di maggiore libertà. Il trasporto in automobile rappresentò perfettamente questo periodo, in quanto concedeva alle persone una libertà pressoché totale, soprattutto nella scelta delle destinazioni o negli orari delle partenze. Nessuna restrizione, come avveniva per il treno: un mezzo di trasporto che necessitava di recarsi in una stazione e di rispettarne gli orari. Il trasporto in automobile crebbe vertiginosamente in questo decennio: i contemporanei ebbero occhi solo per questo mezzo di trasporto. Oltre ciò, diventò quasi un obbligo possederne una come dimostrano le statistiche, almeno una per famiglia. Le politiche pubbliche andavano, di conseguenza, in questo senso: tutti gli spazi pubblici si aprirono per le automobili. Niente fu loro proibito. Fu il periodo in cui nelle grandi città tanti binari di tramvia vennero rimossi per far spazio al trasporto su gomma. Le automobili potevano parcheggiare ovunque, persino nelle più belle piazze delle città; basti pensare alle fotografie che ritraevano Piazza Duomo a Milano, o Piazza del Plebiscito a Napoli in immensi parcheggi, lo stesso avvenne in tutte le città europee. Per il trasporto automobilistico furono costruite grandi e ampie autostrade, che permisero di dimezzare i tempi di percorrenza, rendendo l'uso dell'automobile più efficace e soprattutto più veloce rispetto al treno. Si ricordi che, nel 1955, la famosa legge Romita prevedeva un piano per la costruzione di ben 11 autostrade lungo la penisola, un piano dunque di grandi investimenti in questo settore dei trasporti.<sup>202</sup>

Così, la rivista automobilistica *Quattro ruote* promosse una competizione tra il treno e l'automobile lungo l'asse Milano-Roma, da sempre l'arteria centrale italiana, nell'aprile 1961. L'automobile scelta fu l'Alfa Romeo "Giulietta" che sfidò il famoso "Settebello", automotrice fiori all'occhiello delle ferrovie italiane, che avrebbe fatto parte del Raggruppamento TEE, lungo la stessa direttrice. Nei fatti non ci fu sfida, in quanto era assolutamente certo che l'automobile avrebbe impiegato meno tempo per raggiungere la capitale da Milano, rispetto al

---

<sup>202</sup> M.Merger, *Un siècle d'histoire industrielle en Italie, 1880-1970*, Editions Sedes, 1988, Parigi, p.89.

treno. Era come se avesse avuto luogo un passaggio d'epoca: l'automobile che andava più veloce di quel mezzo di trasporto che per decenni era stato il più veloce in assoluto. Per curiosità: l'Alfa Romeo raggiunse Via Veneto a Roma in 5 ore 59 (notiamo il 5 ore 59 che consente di passare sotto la soglia delle 6 ore) mentre il treno "Settebello" impiegò 6 ore e 37 minuti. Ci fu un'intensa pubblicità a seguito di questa gara, molto seguita dai media, nonostante il fatto che l'Autostrada del Sole" non fosse del tutto completa: essa arrivava solo a Firenze e fu poi necessario percorrere la vecchia strada dalla Toscana al Lazio.<sup>203</sup>

Il trasporto in automobile si sviluppò massicciamente durante il decennio Sessanta che completò il progresso avvenuto nel decennio precedente, e prefigurò quello che sarebbe avvenuto negli anni Settanta e Ottanta, dove il trasporto su gomma avrebbe regnato incontrastato lungo le strade dell'Europa come in altre parte del mondo. Il territorio europeo si presta bene all'automobile, anche per il suo spazio piuttosto ristretto, soprattutto se messo a paragone con altri continenti quali l'America o l'Asia. In Europa, le distanze ristrette permettono di raggiungere un'altra località in qualche ora, mentre altrove gli spostamenti si contano più in giorni che in ore. Fino al 1945, le ferrovie ebbero il monopolio degli spostamenti sulle medie/lunghe percorrenze. Gli anni Cinquanta e soprattutto Sessanta segnarono la definitiva salita alla ribalta dell'automobile, che diventò il mezzo di trasporto più utilizzato. Nel 1960, il 30% delle persone possedeva un'automobile, una percentuale che raddoppiò fino a sfiorare quasi il 60% a fine decennio.<sup>204</sup> In Italia, la produzione di automobili accrebbe passando da 118 287 unità nel 1951 per raggiungere quota 693 672 unità nel 1961. Allo stesso tempo, le strade passarono da 175 175 nel 1955 a 196 035 nel 1963 arrivarono a quota 283 648 nel 1969.<sup>205</sup>

Raymond Lang ha fatto un importante studio comparativo fra l'automobile e le ferrovie. Prima d'ogni altra cosa, si noti che si era in "un'epoca dove le persone sentono il bisogno di viaggiare". La concorrenza tra il trasporto in automobile e il trasporto ferroviario non si giocava sul tempo di percorrenza. La gara tra il "Settebello" e l'Alfa Romeo del 1961 è servita solo per ricordare che si viaggiava sugli stessi tempi di percorrenza. Se la rivista avesse scelto di fare la gara su una altra tratta italiana, è verosimile che il treno avrebbe vinto ad occhi chiusi. Le autostrade non erano ancora del tutto complete, come lo si è potuto notare sul percorso Firenze-Roma della Milano-Napoli. Il treno aveva binari già pronti e le innovazioni tecnologiche gli consentivano

---

<sup>203</sup> S. Maggi, *Le ferrovie*, Opt.Cit, p.166.

<sup>204</sup> R. Lang, *Trains ou automobiles : le choix de l'usager*, Op.cit., p. 64.

<sup>205</sup> S. Maggi, *Storia dei trasporti in Italia*, Edizione il Mulino, Bologna, p. 124.

una maggiore velocità. Se alcune autostrade erano state costruite in Italia durante il periodo fascista, facendo dell'Italia un paese all'avanguardia in questo settore, come ad esempio la Torino-Milano, la Milano-Bologna o ancora la Milano-Venezia; si sarebbe dovuto ancora aspettare per vedere la costruzione di altre autostrade importanti, in particolare dopo la promulgazione della legge "Autostrada di seconda generazione" del 1955. Per entrare più nei dettagli: l'autostrada adriatica che collega Bologna a Bari/Taranto è stata aperta progressivamente tra il 1966 e il 1975, l'autostrada A1 tra Firenze e Roma è stata completamente aperta nel 1964, l'autostrada A10 tra Genova e Ventimiglia ha visto il suo primo tratto aprirsi alla circolazione nel 1967 e si notò quanto fosse importante l'avere un collegamento ferroviario veloce su questa tratta con il TEE "Ligure". In altri paesi la situazione era pressoché analoga. In Svizzera, paese dove la ferrovia è stata sempre un settore di rilievo, fu necessario aspettare il 1964 per vedere l'apertura al pubblico dell'autostrada A1, che collega tuttora Ginevra con Zurigo tramite Losanna e Berna, vero asse dorsale della Confederazione elvetica. Il primo tratto, inaugurato dunque nel 1964, fu edificato sul già trafficato asse tra Ginevra e Losanna, mentre gli altri tratti vennero aperti alla circolazione tra il 1960 e il 1970. La Germania emulò l'Italia, sviluppando una rete autostradale efficace già prima della Seconda Guerra mondiale. Così avvenne per l'Autostrada A1, che collega le principali città della Ruhr, per la A2 che collega l'Ovest con Berlino, vero tratto d'unione tra Est e Ovest del paese, che fu inaugurata a tratti negli anni Trenta. Lo stesso discorso vale per l'A3, che collega Francoforte con Monaco di Baviera. Negli anni Cinquanta, la Germania fu probabilmente il paese europeo più avanzato sul piano delle reti autostradali. Accade il contrario per la Francia, che ancora arrancava nella costruzione di strade veloci. Gli assi più importanti rimasero sprovvisti di autostrade fino alla metà degli anni Sessanta. I lavori di costruzione dell'autostrada A6, che collega Parigi a Lione e da lì a tutto il Sud della Francia, cominciarono solo nel 1953. La prima sezione di questa autostrada fu aperta solo nel 1961, per essere finalmente completata nel 1970. L'autostrada A7, che prolunga la precedente da Lione a Marsiglia, venne costruita solo a partire dal 1958 per essere terminata nel 1970, aprendo tratto dopo tratto a secondo della loro costruzione. Lo stesso discorso vale per l'autostrada che costeggia la Costa Azzurra, che viene costruita solo dopo il 1958 e quindi successivamente aperta, tratto dopo tratto, fino ad essere pressoché completata nel 1972. Per quanto riguarda l'autostrada verso il Belgio, asse importante non solo per il numero elevato di Trans Europ Express che ci circolavano, i lavori furono avviati nel 1950 per concludersi nel 1954, arrivando però solo a Lilla. Per connettere il Belgio e Bruxelles, si sarebbe dovuto aspettare il 1972. D'altro canto, i lavori per l'autostrada che collega Parigi e Strasburgo sarebbero stati aperti solo nel 1970 per concludersi sei anni

dopo. Il Professore Stefano Maggi cifra che, dopo il 1960, più dell'80% delle risorse italiane destinate alle nuove infrastrutture sono state a beneficio dei trasporti su gomma.<sup>206</sup>

Infine, non si deve dimenticare le diverse costruzioni di opere quali gallerie o viadotti. Per quanto riguarda il trasporto nelle Alpi, si sarebbe dovuto aspettare il 1965 per vedere entrare in funzione la galleria del Monte Bianco tra Chamonix e Courmayeur, che accorcia drasticamente i tempi di percorrenza tra Milano e Parigi. Fu necessario aspettare addirittura il 1980, perché la galleria stradale del Fréjus tra Modane e Bardonecchia venisse aperta alla circolazione. Lo stesso anno venne aperta alla circolazione la famosa galleria stradale del San Gottardo, che collega la Svizzera tedesca con quella italiana, e permette di ridurre drasticamente i tempi di percorrenza tra Zurigo e Milano. Al solo scopo di prendere nota del vantaggio delle ferrovie nel valicare le Alpi, si ricordi che la galleria del Fréjus, parallela al traforo autostradale, fu aperta nel 1871, ovvero più di un secolo prima della galleria stradale. Lo stesso discorso vale per il primo traforo del San Gottardo che fu aperto alla circolazione nel 1882, essendo allora la più lunga galleria del mondo, rubando il primato proprio alla galleria del Fréjus. Si noti che su questo stesso asse è stato aperto nel 2016, la galleria di base del San Gottardo che è, con i suoi 57 chilometri, la più lunga galleria del mondo, la quale permette di ridurre ulteriormente i tempi di percorrenza tra Zurigo e Milano, nonché di aumentare il flusso di treni merci su questo importantissimo asse tra l'Europa del Nord e quella del Sud. Altre gallerie ferroviarie non furono mai doppiate, l'esempio più calzante è quello della galleria del Sempione sull'asse Milano-Losanna-Ginevra. Essa, con i suoi 19 chilometri è rimasta la galleria la più lunga del mondo dalla sua inaugurazione nel 1906 fino al 1982, quando i giapponesi completarono la famosa galleria del Seikan.

Questo cappello sulla storia delle autostrade e delle gallerie serve a illustrare la preminenza delle ferrovie nel campo dei trasporti nella prima metà del XX secolo e, soprattutto che il trasporto automobile, nonostante la sua crescita, non era all'epoca abbastanza maturo da innescare una competizione con le ferrovie prima degli anni Sessanta. La rete ferroviaria era non solo molto più fitta di quella autostradale, ancora in via di sviluppo, ma soprattutto permetteva di valicare gli ostacoli terrestri (le montagne, le linee che costeggiano il mare) molto più facilmente, come lo dimostra la storia delle gallerie. Non si può realmente cogliere realmente l'importanza dei treni TEE "Moncenisio" e "Ligure", se posti in questa prospettiva storica. Questi due treni permettevano di collegare i due fronti delle Alpi, in tempi che non

---

<sup>206</sup> S.Maggi, *Storia dei trasporti in Italia*, Op.cit., p. 227.

consentivano il confronto con il trasporto automobilistico. Questo stato di cose ci permette di mettere in prospettiva le inaugurazioni in *pompa magna* già osservati nel capitolo precedente.

Il trasporto ferroviario mantenne ancora il suo vantaggio negli anni Cinquanta grazie al mancato completamento di una rete autostradale che collegasse i diversi paesi tra loro. Se alcuni paesi, Italia e Germania in testa, erano molto avanzati rispetto ad altri (Francia), le mancate connessioni tra i diversi paesi rendevano il progetto TEE più che necessario. Essi, non solo disponevano di binari che valicavano i confini di tutti i paesi europei, ma disponevano anche di infrastrutture (gallerie) che non erano state costruite per il trasporto stradale.

In parallelo con la messa in servizio della rete Trans Europ Express e delle diverse aperture al pubblico dei tratti di strada veloci in più parti dell'Europa, nacque nel 1956 un'impresa importante chiamata "Europabus". Come suggerito dal nome, si trattava di bus che circolavano tra le più grandi città europee. È importante sottolineare che questa iniziativa nacque in parallelo con il progetto TEE; per riprendere l'espressione al giornalista Pierre Defert "una figlia delle ferrovie". Questa rete di trasporto in autobus mirava a collegare tra di loro più di 350 città europee e ambiva di diventare una vera "crociera in pullman, un viaggio circolare che poteva durare giorni, se non settimane". L'iniziativa "Europabus" non si rivolgeva agli stessi clienti dei treni TEE.; essi si rivolgevano principalmente ai turisti, senza pretese in materia di sbrigatività negli spostamenti e che desideravano "ammirare" i panorami e visitare il territorio. Gli orari seguivano queste linee guida: erano molto spesso in coincidenza con l'arrivo dei grandi treni internazionali, non era raro che i pullman si fermassero in località suggestive per permettere ai passeggeri di scattare qualche foto. Tuttavia, non si può non notare alcune analogie tra i due servizi. Come, ad esempio, la presenza di hostess a bordo dei bus, e il tentativo di rendere il viaggio dei passeggeri più piacevole consentendo loro di ascoltare la radio. Il principale freno all'iniziativa "Europabus" fu il fatto che non fosse consentito l'allestimento di cuccette a bordo, rendendo quindi obbligatorie delle soste notturne presso gli alberghi. Sul piano giuridico e formale, il marchio ebbe una sede centralizzata a Berna in Svizzera e si appoggiò su una rete di 25 aziende di autobus private, sparse in 14 paesi, tra i quali tutti i paesi dell'Europa occidentale tranne i paesi della penisola iberica e la Grecia. È interessante notare che alcune ferrovie avevano già sviluppato una propria compagnia di autobus, come le ferrovie svizzere o le ferrovie francesi.<sup>207</sup> Il progetto Europabus è strettamente legato al progetto "EuroRail", il quale consisteva in una sorta di abbonamento turistico europeo valido per solo

---

<sup>207</sup> G. Ribeill, *Histoire de l'interopérabilité des chemins de fer européens, treizième partie : Europabus : un réseau touristique international et complémentaire du rail*, Op.cit., pp.22-32



due mesi e consentiva di viaggiare su tutte le reti europei (13 amministrazioni parteciparono al progetto) in prima classe, compresi dunque i treni Trans Europ Express. Questa iniziativa si rivolgeva principalmente ai turisti americani, i quali erano secondo le statistiche dell'Unione internazionale delle Ferrovie di 482.000 nel 1955 passando poi a 600.000 nel 1957.<sup>208</sup>

Questo stato di cose, suggerisce che anche se la maggiore parte delle autostrade in Europa non permettevano di viaggiare da un paese all'altro, il trasporto su gomma si stava sviluppando anche su scala europea, rivolgendosi ad un altro pubblico e servendo anche località che non disponevano di fermate ferroviarie. Inoltre, è utile ricordare che gli anni Sessanta e seguenti furono quelli che videro chiudere la maggiore parte delle linee ferroviarie secondarie, giudicate non sostenibile economicamente, principalmente perché potevano essere sostituite dagli autobus, i quali non avevano gli stessi costi di manutenzione dei treni (manutenzione, si intende, sia del materiale che della linea ferroviaria). Gli autobus erano percepiti come mezzi moderni e corrispondevano perfettamente allo spirito del tempo. Tuttavia, non venne creata una vasta rete di autobus che circolassero in tutta Europa, come fu il caso in America, con la famosa Greyhound, il principale operatore degli autobus che è sempre in attività ai nostri giorni. Greyhound ha segnato un'epoca dell'America diventando il primo operatore di trasporto nel Nord America, per tutta la seconda parte del XX secolo e avendo un ruolo non minore nell'ampio ridimensionamento delle ferrovie in questa parte del mondo e dividendosi il mercato con gli aerei.

Nel 1960, il trasporto aereo rimane un "fenomeno marginale", per riprendere l'espressione dello studioso francese Claude Postel. Secondo le cifre dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale, il settore aereo vide incrementare il suo numero di passeggeri, passando da 31 milioni annui nel 1950 a 108 milioni nel 1960, cioè una progressione di 13.5% per ogni anno del decennio.<sup>209</sup> Per l'anno 1959, il trasporto aereo trasportò 177.7 mille passeggeri in Italia più che in Germania dove furono solo 140.5 mille passeggeri a salire su un aereo. Nel 1959, il trasporto aereo rappresentava in Italia il 15.8% rispetto alle ferrovie.<sup>210</sup>

L'aereo è considerato dagli specialisti del settore come "l'arma assoluta" cioè fuori dalla portata di tutti gli altri mezzi di trasporto. Il trasporto aereo non si può paragonare agli altri mezzi, essendo la sua velocità insuperabile. Le linee aeree si moltiplicarono negli anni Sessanta e

---

<sup>208</sup> Bulletin de l'Union International des Chemins de fer, anno 1958, pagina 335-336. B

<sup>209</sup> C. Postel, *Quelques aspects de la croissance du transport aérien, 1950-1960*, Revue économique, volume 12, numéro 5, 1961, pagine 781-782.

<sup>210</sup> Ibid., p. 806.

Settanta, anni che videro la costruzione di aerei più efficienti, sul modello della famosa Caravella Se 210. Questo divenne il simbolo del trasporto aereo francese, con un utilizzo massiccio sulle linee interne, benché questo aereo fosse stato comprato anche da numerose compagnie aeree quali Alitalia o Sabena. Vi fu anche il Boeing 707 dell'azienda americana a dare propulsione al mercato dei *jet* e ad aprire una nuova era nel settore dei trasporti. Questo nuovo aereo aveva caratteristiche davvero impressionanti che gli consentivano di effettuare voli di media e lunga percorrenza. Essi hanno contribuito a “democratizzare” il trasporto aereo, ovvero ad aprirlo a nuovi spazi e a una nuova clientela, in attesa della messa in servizio del famosissimo Boeing 747, che avrebbe rivoluzionato i voli a lunga percorrenza, sia in termini di comfort, sia in termini di capienza, essendo l'unico aereo a doppio piano.

L'inizio degli anni Sessanta fu caratterizzato dall'apertura di nuovi grandi impianti aeroportuali. A titolo d'esempio l'aeroporto di Berlino Tegel, l'aeroporto di Roma Fiumicino, che si rinnovò per poter accogliere le Olimpiadi del 1960; l'aeroporto di Parigi Orly che divenne un vero luogo di fascinazione. In effetti, l'aereo costituì un vero oggetto di curiosità, la gente era affascinata da questi “oggetti volanti” e coloro che avevano la possibilità di salire a bordo erano considerati privilegiati. Così, l'aeroporto parigino decise di aprire una terrazza panoramica sul tetto di uno dei terminali, al fine di permettere a certe persone di poter ammirare lo “spettacolo” dei decolli e degli atterraggi. Gli ideatori di questa semplice iniziativa capirono ben presto di aver dato via a un nuovo luogo “alla moda”. La terrazza aeroportuale fu presa d'assalto e, nel 1963 più di 4 milioni di persone si accalcarono per assistere alle partenze e agli arrivi degli aerei. Divenne una meta turistica parigina a tutti gli effetti e diventò consueto andare di domenica pomeriggio a vedere decollare e atterrare gli aerei.<sup>211</sup> Questo dato storico ci aiuta a capire quanto l'aereo fosse percepito dai contemporanei non solo come un semplice nuovo mezzo di trasporto, bensì come un trampolino di lancio verso il futuro. L'avvento degli aerei citati precedentemente avrebbe contribuito a sviluppare ben presto il trasporto aereo, rendendolo maggiormente accessibile; sarebbe stato necessario aspettare, tuttavia, i voli detti “*low cost*” negli anni Ottanta in America e Novanta in Europa, per assistere al pieno decollo del traffico aereo a tutti gli effetti.

Il 3 marzo 1957, la compagnia aerea belga Sabena inaugurò un servizio assai peculiare tra Parigi e Bruxelles, tramite elicottero. I due eliporti coinvolti nel progetto erano situati nei pressi delle città, in modo da consentire ai passeggeri di raggiungere molto più agevolmente i centri

---

<sup>211</sup> R. Lang, *Trains ou automobile : le choix de l'usager*, Op.cit., p.64.

cittadini. Il nuovo collegamento entrava in concorrenza frontale con i servizi TEE della stessa tratta, i quali come visto in precedenza, costituivano la spina dorsale della rete Trans Europ Express. Il collegamento tramite gli elicotteri della Sabena impiegava 1 ora e 45 di volo, facendo risparmiare circa un'ora di tempo rispetto ai servizi TEE. Ogni elicottero poteva trasportare fino a 12 passeggeri, offrendo loro un servizio del tutto eccellente, in particolare il telefono a bordo del veicolo (vera novità per quel tempo) e servizi analoghi a quelli che i treni TEE come le hostess. Per ovvi motivi, non fu possibile però offrire un servizio di ristorazione, contrariamente a ciò che si fece per i treni e gli aerei. Il vero vantaggio risiedeva nel fatto che gli elicotteri potessero decollare ed atterrare in prossimità immediata delle due città, facendo così risparmiare i lunghi spostamenti verso gli aeroporti, che al tempo non erano collegati bene al resto delle città. Il servizio, così come ideato dalla Sabena, era pressoché perfetto ma solo sulla carta: questo perché gli elicotteri non si rivelarono così affidabili come auspicato. I guasti erano frequenti, bisognava spesso reindirizzare l'atterraggio ad un altro eliporto per scarsa visibilità, soprattutto d'inverno durante i periodi di nebbia, annullando quindi il vantaggio dell'elicottero rispetto agli aerei (gli eliporti individuati per quel tipo di servizio, essendo situati nelle zone urbane, non si poteva rischiare un incidente che sarebbe stato disastroso). Un altro problema, non trascurabile, riguardava il rumore assordante delle eliche, nonostante fossero stati fatti sforzi tecnici per ridurlo. Tutti questi problemi fecero sì che i passeggeri, col passare degli anni, finissero per preferire di viaggiare a bordo dei treni TEE. Il servizio si ridusse a partire dal 1959, e si fermò definitivamente nel 1963. Questo servizio, forse troppo in anticipo sui tempi, non fu mai ritentato in futuro, data la preferenza accordata dai passeggeri ai viaggi in treno, che permettono loro di arrivare e di partire nel centro delle città.<sup>212</sup>

Questo servizio mette in luce quanto fosse problematica la costruzione di aeroporti all'interno del tessuto urbano. Qui forse, viene alla luce la principale differenza territoriale con l'America del Nord, che costruì giganteschi aeroporti nelle immediate vicinanze delle città, come a Miami. Per vari motivi non fu possibile emulare la cosa in Europa, dove la densità urbana coniugata alla presenza di centri storici non consentiva di riprodurre lo stesso modello.

In Europa, come in altre parti del mondo, il traffico aereo si espanse rapidamente e fu resa necessaria la costruzione di impianti di grandi dimensioni. Per vari motivi, vennero costruiti fuori dalle città, molto spesso a decine di chilometri dal centro come è successo per l'aeroporto di Milano Malpensa, che si trova a 50 chilometri circa dalla Piazza del Duomo, l'aeroporto

---

<sup>212</sup> Article, « Issy-Bruxelles liason par hélico », Historim, consultato il 14 giugno 2021, <http://www.historim.fr/2017/07/issy-bruxelles-liaison-par-helico.html>

Fiumicino di Roma a 30 chilometri da Piazza Venezia, stesso numero di chilometri tra il nuovo aeroporto Charles de Gaulle e il centro di Parigi. Da qui nasce il principale vantaggio delle ferrovie, che tenendo conto della loro storia, possono giungere direttamente nel cuore delle città collegate. Il treno era dunque un mezzo di trasporto che riusciva a cavarsela meglio sui tempi di percorrenza inferiore alle tre ore. Nonostante ciò, l'aereo, per la sua velocità, è un mezzo di trasporto assolutamente impareggiabile pur atterrando e decollando lontano dal centro delle città. D'altro canto, i poteri pubblici capirono il vantaggio di costruire un collegamento veloce ed efficace con il centro usando appunto la ferrovia per questo servizio "navetta". Ma bisognerà aspettare gli anni Settanta per vedere i primi treni entrare negli scali aeroportuali e così offrire una connessione veloce con la città.

Una nota interna alle ferrovie francesi ritrovata negli archivi della SNCF a Le Mans, avente come oggetto la situazione del traffico aereo internazionale, ci indica che nel 1964, più di 176 000 mila passeggeri erano saliti a bordo di aerei dagli aeroporti parigini (Orly e Le Bourget) fino ad Amsterdam Schipol, in Olanda. L'anno dopo, nel 1965, furono conteggiate sulla stessa rotta 205 200 passeggeri, ovvero un tasso di crescita annuo di 16.5%.<sup>213</sup> Il fatto che le ferrovie francesi avessero redatto una nota intera sul traffico aereo tra Parigi e Amsterdam ci indica quanto fossero attenti alla concorrenza, soprattutto trattandosi di un asse di grande importanza per il traffico Trans Europ Express.

Da un documento d'archivio del Parlamento europeo, conservato presso il Ministero degli Affari esteri a Roma, si apprende che le politiche europee dovevano fare parte "dell'insieme dell'economia". Si nota come il trasporto aereo era in piena espansione sino dal 1945 con un tasso di sviluppo definito come "molto elevato". Per quanto riguarda il traffico su strada, si nota anche una netta espansione, si parla di creare un codice della strada unificato e delle norme comuni per i paesi CEE. Il Parlamento europeo ribadì come fosse importante avere "una concorrenza disciplinata". Tuttavia, il documento di seduta del Parlamento europeo non accenna neanche una parola sulla situazione del trasporto ferroviario, e questa mancata menzione la dice lunga su come il trasporto su rotaia venisse precipito dalle istanze governative europee, le quali davano sempre la priorità ai nuovi mezzi di trasporto.<sup>214</sup>

---

<sup>213</sup> AHSNCF, Le Mans, Nota interna della SNCF sulla situazione del traffico internazionale ferroviario e aereo tra Parigi, Bruxelles e Amsterdam, 4/10/1967.

<sup>214</sup> Archivio del Ministero degli Affari Esteri, Fondo Ufficio Gabinetto 1961-1963, Busta 57, Sessione del Parlamento europeo, dal 1 maggio 1961 al 1 maggio 1962, Relatore: Onorevole Edoardo Martino, 28/06/1962.

È apparso opportuno procedere in questa comparazione con gli altri due mezzi di trasporto in voga all'inizio del decennio Sessanta, vero periodo di svolta; questo poiché per la prima volta la ferrovia avrebbe perso la sua predominanza nel trasportare delle persone. Il treno dovette modernizzarsi, in parte con i treni TEE che rappresentarono il fiore all'occhiello del rinnovo ferroviario. Anche se i treni Trans Europ Express si rivolgevano ad un pubblico ben preciso, fu, tutto sommato, l'intera ferrovia a trarre beneficio delle innovazioni innescate dai treni TEE. Le innovazioni hanno cambiato il settore ferroviario, che poté accrescere il numero di passeggeri e risparmiare sui tempi di percorrenza. Le statistiche dimostrano in tal modo come le persone viaggiassero di più in questo decennio, rispetto al passato.

In effetti, come lo afferma lo storico inglese Keith Lowe nel suo libro "L'Europa nel vortice", i viaggi all'estero, negli anni Cinquanta, erano "un privilegio riservato ai ricchi e divennero maggiormente accessibili negli anni Sessanta".<sup>215</sup> Questi cambiamenti erano dovuti all'accelerazione dei cambiamenti economici, considerando che dal 1960 fino al 1973 le economie europee crebbero dal 4.7% al 5%.<sup>216</sup> Seconda la storica francese, Michèle Merger, dal 1953 al 1963, il tasso di crescita medio annuo del reddito nazionale italiano crebbe di 5.8% ogni anno.<sup>217</sup> Nello stesso periodo, in Italia, gli stipendi aumentarono del 5% ogni anno.<sup>218</sup>

Gli anni Sessanta aprirono un'era di "prosperità", dove le famiglie europee prendevano parte alla crescita economica. La maggiore parte delle famiglie non si accontentarono più di comprare prodotti di prima necessità; i beni definiti non indispensabili furono maggiormente acquistati.<sup>219</sup> Delle nuove famiglie avevano maggiormente accesso a dei nuovi beni, come la televisione, il frigorifero o la lavatrice. Questi oggetti, ormai considerati come indispensabili, apportavano un reale cambiamento di vita. Alcune statistiche lo dimostrano. In Italia, nel 1953, ci furono venduti solo 65 000 frigoriferi. Nel 1970, questa cifra si ammontava a 5 247 000.<sup>220</sup>

Questi oggetti del quotidiano caratterizzarono il cambiamento di società avvenute in quegli anni. Tuttavia, lo storico inglese Keith Low, specificò che il bene che più caratterizzò di più questa epoca fu senz'altro l'automobile. Per questo, bisogna ricordare, che alla fine degli anni Cinquanta, il mezzo di comunicazione più utilizzato nelle campagne italiane era ancora l'asino. Un decennio più tardi, le automobili della FIAT li aveva quasi completamente sostituiti. Non a

---

<sup>215</sup> I.Kershaw, « L'âge global, l'Europe de 1950 à nos jours », Seuil, Paris, 2020, p.23.

<sup>216</sup> Ibid., p.186.

<sup>217</sup> M.Merger, *Un siècle d'histoire industrielle en Italie, 1880-1970*, Op.cit. p.85

<sup>218</sup> Ibid., p.87.

<sup>219</sup> I.Kershaw, « L'âge global, l'Europe de 1950 à nos jours », Op.cit., p.181

<sup>220</sup> M.Merger, *Un siècle d'histoire industrielle en Italie, 1880-1970*, Op.cit., p.88.

caso, la più famosa automobile italiana uscì dalle linee di produzione nel 1957, in tempo per poter inondare d'automobili l'Italia degli anni Sessanta.<sup>221</sup> Il numero sempre più elevato di automobili in possesso dalle famiglie europee contribuì ad aumentare i viaggi sia a livello nazionali che a livelli internazionali. I viaggi, per motivi turistici, divennero accessibili, e col passare degli anni non furono più considerati come un lusso. Secondo le statistiche, nel 1960, l'Italia accolse più di 27 milioni di turisti, primato assoluto in Europa, seguito da lontano dalla Francia che prese il secondo posto con i suoi 12 milioni di turisti. Infine, si stima che l'Austria, la Germania e la Svizzera ne ricevettero 7 milioni ciascuna.<sup>222</sup> L'Europa degli anni Sessanta era dunque ben diversa dall'Europa degli anni Cinquanta. Le diverse innovazioni avevano portato un'aria fresca, fatta di nuove possibilità, di nuovi oggetti e anche di nuovi bene, che come l'automobile personale, contribuirono a cambiare le abitudini degli europei.

Nell'ambito dei trasporti, le ferrovie riuscirono a ritagliarsi uno spazio importante nelle tempeste cariche di rinnovi che investivano il settore dei trasporti. Attuando migliorie e cogliendo il desiderio da parte degli europei di viaggiare al di fuori dai loro paesi, in particolare per il periodo estivo. Anche se il treno non cessava di perdere dei passeggeri a favore del trasporto su gomma e del trasporto alato, esso poté contare su un aumento dei viaggiatori, che beneficiando della crescita economica poterono intraprendere dei viaggi che mai si sarebbero potuti permettersi in precedenza.

È necessario sapere, come lo ribadisce il Professore Maggi nel suo libro "Politica ed economia dei trasporti (XIX-XX secoli)", che la quota di ferrovia negli spostamenti si abbassò passando, in Italia, dal 16.2% nel 1965 al 10.9% nel 1970.<sup>223</sup> Nel 1974, lo Stato italiano, produsse una legge straordinaria per favorire un piano d'investimenti per gli interventi straordinari sulle linee ferroviarie al fine di potenziare la rete, segno del ritorno delle ferrovie dopo la crisi del 1973.<sup>224</sup> Parimenti, è necessario ricordare che, in Italia, si spesero 238 miliardi di lire per le strade, mentre nel frattempo si dedicò solo 38.5 miliardi di lire per il trasporto su rotaia.<sup>225</sup> Questo fenomeno si verificò negli altri paesi europei.

Inoltre, il Professore Andrea Giuntini, storico italiano dell'economia dei trasporti, fa notare che vennero redatti due piani ferroviari, varati nel 1958 e 1963. Essi non ebbero liete fine,

---

<sup>221</sup> I.Kershaw, « L'âge global, l'Europe de 1950 à nos jours », Op.cit., p.206.

<sup>222</sup> Ibid., p.206.

<sup>223</sup> S.Maggi, « Politica ed economia dei trasporti (XIX-XX secoli), una storia della modernizzazione italiana, Op.cit., p.67.

<sup>224</sup> Ibid., p.68.

<sup>225</sup> *Ferrovie dello Stato, 1839/1999, Un viaggio lungo 160 anni*, Op.cit., p.185.

nonostante la volontà di investire nel settore delle ferrovie, gli investimenti andarono nella loro stragrande maggioranza al trasporto su gomma.<sup>226</sup>

Infine, bisogna aver consapevolezza del fatto che il futuro del trasporto ferroviario non era affatto scontato all'alba degli anni Sessanta. Erano numerosi gli ingegneri e gli altri imprenditori che pensavano che le ferrovie rappresentassero un mezzo del passato, che non avrebbe avuto alcun spazio nel settore dei trasporti, specie con la nascita e lo sviluppo delle automobili e degli aerei. Questo accadde in America, dove le ferrovie vennero ridotte all'osso e dove solo i treni merci continuarono, in qualche modo, a prosperare. Oltre oceano, ci fu una perdita di oltre il 50% dei viaggiatori negli anni Sessanta sui mezzi ferroviari. Nel 1970, la nazionalizzazione dell'azienda Amtrak, era volta a salvare il trasporto merci, piuttosto che quello passeggero. Anche sulla linea Washington-Boston tramite Filadelfia e New-York, vero asse portante delle ferrovie americane, tenendo conto del tasso d'urbanizzazione in quella zona. Su questa linea la velocità dei treni si abbassò dai 128.8 chilometri orari nel 1970 per raggiungere i 99.5 chilometri orari nel 1980. In diverse grandi città degli Stati Uniti, le stazioni ferroviarie furono collocate al di fuori delle città, come a San Francisco, dove lo scalo ferroviario fu costruito a decine di chilometri del centro città, rendendo ostico ai passeggeri l'accesso alle ferrovie.<sup>227</sup>

Erano in molti a pensare che, presto o tardi, la stessa cosa sarebbe accaduta in Europa, e cercarono quindi di programmare nuovi piani nel campo dei trasporti, basandosi esclusivamente su autovetture e aerei, confinando il trasporto ferroviario alle sole merci. Le particolarità geografiche europee, coniugate alla generale modernizzazione delle ferrovie, lasciarono però uno spazio al trasporto ferroviario. Spazio che fu utilizzato oculatamente, attendendo che le innovazioni tecnologiche portassero all'alta velocità: tecnologia che avrebbe assicurato, l'avvenire del trasporto su rotaia.

---

<sup>226</sup> A.Giuntini, *Il paese che si muove, le ferrovie in Italia tra 800 e 900*, FrancoAngeli Edizioni, 2001, Roma, p.101.

<sup>227</sup> J.Cohen, *La vitesse des trains aux USA (1889-1980)*, Revue d'Histoire des chemins de fer, numéro 46/47, 2012, Paris, p.88.

## I primi TEE del nuovo decennio, gli attesi TEE “Gottardo”; “Ticino”, “Cisalpino”

Gli anni Sessanta non vedevano più la ferrovia come protagonista principale degli spostamenti dei passeggeri nel mondo. Le persone potevano adesso scegliere quale mezzo di trasporto adoperare per i loro viaggi. Le ferrovie divennero un mezzo di trasporto come un altro, e, senza le innovazioni tecniche e l'aumento del comfort, è assai probabile che sarebbero rimaste confinate nel passato.

Così, non c'è da stupirsi che le inaugurazioni dei Trans Europ Express degli anni Sessanta non pareggiassero i festeggiamenti degli anni 1957/1958, come osservato in precedenza. I politici preferivano di gran lunga, presenziare all'inaugurazione di nuovi tratti autostradali. L'interesse, al tempo, era concedere sempre maggiore spazio alle automobili sia fuori che dentro le città. Le persone vedevano tutto ciò che toccava le automobili di buon'occhio: era il mezzo del futuro, il mezzo sul quale puntare, quello più apprezzato. Rappresentava una modernità accessibile, diversamente dall'aereo, riservato invece ad una casta privilegiata.

Sul piano ferroviario, gli anni Sessanta furono caratterizzati dalle ultime innovazioni sul materiale detto “classico”, così definito per differenziarlo da quello adoperato per l'alta velocità. Gli anni Sessanta videro gli ingegneri pianificare miglioramenti sulle locomotive, non solo per renderle più veloci ma anche per consentire l'utilizzo di diversi correnti a seconda del paese attraversato. Si noti, in quest'ambito, il *pensare europeo*.

All'inizio degli anni Sessanta, gli sguardi degli esperti e appassionati di ferrovia erano puntati sulla Svizzera. Questo paese, forse più degli altri, tenuto conto della sua posizione geografica al centro dell'Europa, cercava da diversi anni di sviluppare un materiale di trazione elettrica in grado di poter circolare su più correnti. Non è un caso, quindi, se furono gli svizzeri ad avere dato via a questa nuova ed importante tecnologia. Solo per averne una idea, nel 1955, la Svizzera aveva quasi elettrificato la totalità della rete ferroviaria, rimaneva solo 84 chilometri di rete non elettrificata per l'intero paese quando la rete totale ammontava a più di 3000 chilometri di binari.<sup>228</sup> La Svizzera aveva necessità di elettrificare l'insieme della sua rete perché, trattandosi di un paese di montagna, la trazione elettrica rendeva la ferrovia più agevole e permetteva di ottimizzare i tempi di percorrenza verso località isolate; ben si conosce la grande e capillare rete ferroviaria svizzera, tutt'oggi ancora degna di nota. Inoltre, la Svizzera possiede

---

<sup>228</sup> « Statistiques ferroviaires », *Revue Générale des chemins de fer*, Gennaio 1957.



risorse idrauliche che furono di grande aiuto alla realizzazione di questa impresa. Gli elvetici furono tra i primi, inoltre, ad interessarsi alle questioni ambientali, come desumibile da diversi archivi; si pensi agli articoli di diversi giornali che riferivano che gli abitanti della Svizzera tedesca non desideravano più vedere treni diesel percorrere l'asse del Gottardo. Per questi motivi, a dispetto dell'Italia, e più nello specifico della Lombardia, si sarebbe dovuto attendere il 1961 prima di vedere un treno TEE sul' asse Milano-Zurigo. Prima di quella data, gli elvetici procedevano al cambio di locomotiva alla stazione di confine di Chiasso.

Subito dopo l'avvio dei treni Trans Europ Express, le ferrovie svizzere passarono un ordine presso la *Schweizerische Industrie Gesellschaft*, progettista del treno e soprattutto l'azienda *OC Oerlikon*, che era incaricata dell'aspetto elettronico, con il compito di sviluppare la novità tanta attesa. La nuova tecnologia consente ai convogli equipaggiati di poter usufruire della trazione elettrica lungo la totalità del percorso, e ciò a prescindere dalle varietà di correnti presenti. Questa innovazione molto attesa dalla Confederazione elvetica, i cui maggiori esponenti si schierarono a favore di questa soluzione; soluzione che conveniva molto alla Svizzera in quanto aveva già compiuto l'elettrificazione della sua rete, tanto ai paesi confinanti, i quali avrebbero potuto beneficiare dei vantaggi della trazione elettrica, senza ritardi derivante dal cambio di locomotiva nelle stazioni di confine. Essendo stati i primi a mettere sui binari europei un treno all'avanguardia, la Svizzera si caratterizza come precorritrice in questo ramo industriale.<sup>229</sup>

I treni Trans Europ Express furono, come ovvio, i primi ad utilizzare questa nuova tecnologia, essendo, per loro stessa natura, dei treni internazionali, oltre che i più prestigiosi del tempo. Per questo motivo, le ferrovie svizzere decisero, di affidare i nuovi convogli ai treni del marchio TEE. Come consueto per ogni nuova tecnologia, il treno svizzero subì dei ritardi, per cui i treni TEE dell'asse Milano-Zurigo non poterono partire prima del 1961, con conseguente scorno degli imprenditori italiani che desideravano impazientemente il nuovo collegamento veloce. Inoltre, permetteva a Milano di chiudere il cerchio, proponendo partenze verso tutte le destinazioni possibili; nell'attesa del lasciapassare per i treni TEE a sola percorrenza nazionale, ovvero in direzione del Sud (Roma, Napoli, Bari).

Le ferrovie svizzere decisero di affidare i quattro treni consegnati ai collegamenti più emblematici e importanti: ovvero l'asse Milano-Zurigo e l'asse Milano-Parigi via Losanna. Il calendario del materiale dei treni fu concepito secondo le seguenti modalità: il primo giorno, il convoglio lasciava Zurigo, città dove veniva effettuata le manutenzioni, alla volta di Milano

---

<sup>229</sup> Allegato 6

Centrale. Arrivato a Milano Centrale il treno ripartiva qualche ora dopo in direzione di Parigi. Passata la notte nella capitale francese, faceva ritorno il giorno seguente in Italia, sul percorso Parigi-Milano. Infine, il terzo giorno, era di nuovo impiegato sull'asse Milano-Zurigo, tornando la sera nel suo deposito. Il quarto giorno era dedicato alla manutenzione del treno prima di ripetere lo stesso ciclo.<sup>230 231</sup>

La decisione di avviare un servizio TEE tra Milano e Parigi fu resa noto, ufficialmente, al termine della Conferenza degli orari tenutasi a Leningrado, dal 28 settembre al 4 ottobre 1960. Il principale problema di queste relazioni, tra due "nodi" importanti, che in teoria avrebbero già dovuto essere serviti da treni TEE dal 1957, risiedeva nelle diverse correnti lungo il percorso. Attraversando tre paesi, si poteva trovare una corrente a 1500 V continua da Parigi a Dole (Francia), poi di 2500 Kv da Dole al confine svizzero (Vallorbe), il territorio svizzero si attraversava mediante una corrente di 15Kv e in Italia, da Domodossola in giù, si poteva trovare l'abituale 3000 V continuo, tipica corrente della rete ferroviaria italiana.<sup>232</sup>

Poiché i nuovi convogli suscitavano parecchia curiosità per via della nuova tecnologia di cui erano provvisti, i treni TEE "Cisalpino", "Gottardo" e "Ticino" furono gli ultimi ad avere delle vere e proprie cerimonie inaugurali. Le autorità svizzere si mostrarono, non a caso, decisamente entusiasti nell'organizzazione; ne seguì una larga eco da parte della stampa e delle riviste specializzate, le quali hanno sgusciate le caratteristiche tecniche del nuovo materiale.<sup>233</sup>

I giornali del Canton Ticino riportano bene quanto fossero attesi i nuovi servizi ferroviari internazionali. Le autorità pubbliche vedevano nel nuovo collegamento un'opportunità per apparire sulla mappa europea e favorire i collegamenti tra Milano e Zurigo, sebbene queste due città fossero già provviste di numerosi collegamenti ferroviari. Come è noto, i cittadini interessati da questa linea aspettavano sin dal 1957 di essere coinvolti nel progetto TEE, che appariva logico data l'importanza delle relazioni tra Milano e Zurigo. Così, già nel 1957, il giornale di riferimento del Canton Ticino riferiva che delle prove tecniche erano in atto con materiale tedesco, al fine di verificare le frenature sulle pendenze del San Gottardo. Si parlava di un nuovo collegamento TEE tra Milano e Amburgo, collegamento che sarebbe stato di spessore per le città interessate.<sup>234</sup> Come si sa, tuttavia, si sarebbe dovuto aspettare il 1961 e l'introduzione dei

---

<sup>230</sup> M.Mertens, *Les Trans Europ Express*, La Vie du Rail, Op.cit., p.119.

<sup>231</sup> Allegato 6

<sup>232</sup> J.M. Dupuy, *Les trans europ express*, Le train, Op.Cit, p. 31.

<sup>233</sup> Allegato 7

<sup>234</sup> Archivio cantonale del Ticino di Bellinzona [d'ora in poi ACT], «Prova frenatura con un treno TEE germanico », *Il Corriere del Ticino*, 06/12/1957, Lugano, p. 5.

nuovi materiali policorrenti delle ferrovie svizzere, perché questo importante asse ferroviario vedesse circolare i famosi treni Trans Europ Express. La notizia ufficiale fu riportata con toni entusiastici dal *Corriere del Ticino* a fine marzo 1961. L'articolo presenta il servizio TEE: i treni "TEE non sono come gli altri treni classici diretti internazionali: comportano solo fermate stabilite in funzione del traffico turistico e affaristico dei grandi centri d'affari". L'articolo "lamenta" il fatto che il nuovo servizio ferroviario non effettuasse una fermata a Bellinzona, anche se quest'ultima è la capitale del cantone. I nuovi treni beneficiarono di un'importante accordo tra le autorità svizzere e italiane, che consentirono ai treni TEE, circolanti lungo questo asse, di non effettuare fermate a Chiasso, ciononostante sia una stazione di confine. Ancora, il giornale riferì che l'unica città ticinese collegata alla rete TEE sarebbe stata Lugano, principale centro affaristico e turistico dell'intero cantone, nonché terza piazza finanziaria svizzera dopo le importantissime Zurigo e Ginevra.<sup>235</sup> Un mese dopo, l'altro giornale del Canton Ticino, *la Gazzetta ticinese*, mise in prima pagina la notizia del nuovo collegamento, intitolando "Un grande gioiello della tecnica svizzera: il primo TEE a trazione elettrica". L'articolo sottolinea con entusiasmo come l'ingegneria svizzera avesse permesso questo importante passo in avanti per le ferrovie. "Con un semplice bottone il macchinista cambia quattro volte di pantografo, tanti sono i sistemi di corrente visti".<sup>236</sup>

Lo stesso giornale riprende la notizia qualche mese dopo, in occasione del collaudo del servizio, rimettendo al primo posto questa importante novità per la storia delle ferrovie. Il giornale insiste dicendo che "è la prima volta nella storia delle comunicazioni ferroviarie europee che i treni elettrici circolano indifferentemente in più paesi". Il viaggio inaugurale si svolse il 28 giugno 1961, con un treno speciale da Milano a Zurigo, partenza alle 14.53 dalla città meneghina per giungere nella capitale economica svizzera tre ore e mezza dopo. Le ferrovie dello Stato italiane offrirono un banchetto prima della partenza. Venne fatta una lunga presentazione del treno, poiché si trattava di una novità internazionale, ai numerosi giornalisti presenti per l'evento.<sup>237</sup>

L'altro giornale ticinese riporta la notizia, dedicando un lungo articolo a questa novità per l'intero Canton Ticino. L'articolo comincia dicendo che il nuovo treno TEE era concepito per "venire incontro alle esigenze del viaggiatore moderno". Si dovette aspettare qualche anno per vedere un treno TEE su quest'asse, per motivi inerenti alla costruzione del primo materiale policorrente al mondo. Il treno era dotato di 126 posti, aveva una potenza di 3400 cavalli, che

---

<sup>235</sup> ACT, « Nuovi treni sulla line adel Gottardo », *Il Corriere del Ticino*, 27/03/1961, Lugano, p. 3.

<sup>236</sup> ACT « Un gioiello della tecnica svizzera : il primo TEE a trazione elettrica », *La Gazzetta ticinese*, 22/04/1961, Lugano, p.1.

<sup>237</sup> ACT « Felice collaudo dei « TEE » eletttici », *La Gazzetta ticinese*, 06/07/1961, Lugano, p. 3.

gli permette di superare gli 85 chilometri orari sulle pendenze del San Gottardo e di raggiungere i 160 chilometri orari nelle pianure. L'allestimento interno del treno era stato ideato in base alle aspettative dei clienti, i quali avevano dimostrato una preferenza per il corridoio centrale a dispetto di quello laterale (che avrebbe comprato degli scompartimenti). Furono creati grandi armadi da vestibolo e il treno fu dotato da un'ampia carrozza ristorante con la possibilità di servire 48 pasti alla volta.<sup>238</sup>

Il cambio di corrente avveniva nella stazione di confine (Chiasso), risultato di una tecnica difficilissima, figlia di anni e anni di lavoro. Nonostante ciò, la manovra era assai semplice per il macchinista, il quale si limitava a spingere un bottone per avere la corrente desiderata. L'articolo si conclude affermando che il nuovo treno avrebbe trovato sicuramente adesione fra i clienti e che sarebbe stato, senza ombra di dubbio, un successo. Si aggiungeva che "questo nuovo collegamento offre una grande opportunità per il Ticino".<sup>239</sup>

Il collaudo del nuovo servizio TEE mise fine alle inaugurazioni dei treni TEE internazionali che prevedevano l'Italia fra le mete principali. Gli altri treni TEE che avrebbero toccato l'Italia sarebbero stati prevalentemente di natura nazionale, numerosi dopo la riforma del 1964, oltre a qualche prolungamento dalla Svizzera a Milano come avvenne per il Reingold, suddiviso in diverse tranche da Basilea verso Ginevra, Chur e appunto Milano o per il TEE "Rolland" diretto a Brema.

Gli anni Sessanta furono anni durante i quali il servizio TEE si espanse rapidamente e questo comportò diverse innovazioni importanti, dal punto di vista della velocità e dei comfort.

## Gli anni Sessanta, tra innovazioni tecnologiche e maggiori comfort

Se le automotrici diesel, che avevano sostituito alcuni dei treni a vapore, determinando un salto di qualità nel campo del trasporto ferroviario; gli anni Sessanta furono segnati invece dalla trazione elettrica, poiché la rete elettrificata procedeva a pieno regime nei diversi paesi dell'Europa occidentale. Secondo elemento: perché le tecnologie che permettevano di passare da una corrente ad un'altra erano state trovate, consentendo una riduzione nei tempi di percorrenza nei viaggi internazionali. Appariva ormai evidente che il futuro del trasporto

---

<sup>238</sup> Allegato 8.

<sup>239</sup> ACT, « In viaggio da Zurigo a Lugano con il TEE », *Il Corriere del Ticino*, 28/06/1961, Lugano, p.2.

ferroviario, dovesse passare per la trazione elettrica. Essa dava maggiore flessibilità, maggiore potenza e permetteva ai treni un incremento di velocità e dei comfort, ad esempio con la scomparsa dello snervante rumore tipico dei treni diesel, nonché una migliore diffusione dell'aria condizionata all'interno del convoglio. Appariva evidente che la trazione elettrica dovesse trainare i treni TEE, che erano i fiori all'occhiello dell'ingegneria ferroviaria. Si ricorda che, da quanto scritto nel Regolamento organico del 1957, le amministrazioni ferroviarie dovevano proporre i loro materiali migliori per i treni classificati Trans Europ Express. Le amministrazioni non poterono inserire i loro locomotori elettrici nel marchio TEE, per l'assenza della tecnologia necessaria per al passaggio da una corrente all'altra, a seconda del paese attraversato. Per questo motivo, le automotrici diesel furono privilegiate. È probabile che nelle menti degli ingegneri e degli altri dirigenti (soprattutto in quella di Dan Hollander) doveva trattarsi semplicemente di una transizione verso la trazione elettrica, in attesa di trovare una tecnologia che arrivasse a captare diversi tipi di correnti.

Essendo stata trovata, la tecnologia desiderata, era cosa scontato che gli altri paesi l'avrebbero adottata in tempi brevi. Era dunque normale che i treni TEE dovessero adempire alla nuova scoperta, consentendo una circolazione dei treni di questo prestigioso marchio tramite l'alimentazione elettrica. Questo fece sì che le amministrazioni ferroviarie dovessero ordinare un nuovo materiale e costruire nuovi treni, in special modo locomotive, necessarie per trainare i nuovi convogli. Le automotrici diesel furono rimosse dal servizio TEE per essere introdotte sui servizi nazionali, maggiormente come "Rapidi" e specialmente sulle relazioni prive di impianti elettrici. In Italia, ad esempio, le famose Aln 442-448, per un periodo fiore all'occhiello delle ferrovie italiane, servirono per diversi anni lungo la linea jonica, tra Taranto e Reggio Calabria. L'avvento della trazione elettrica, capace di adeguarsi a più correnti e dunque di circolare in diversi paesi, provocò un ricambio del materiale. Le automotrici, treni tipici degli esordi del servizio TEE, furono sostituite da convogli trainate da una, o due locomotive e con diverse carrozze, tra le quali una di ristorante e un furgone. Questo tipo di treno, chiamato "classico", perché essendo le composizioni più generali che si trovano nella storia ferroviaria, andò a costituire l'armatura dei convogli Trans Europ Express, fino alla fine del loro servizio alla metà degli anni Ottanta. Del resto, la decisione del 1964, da parte delle istanze del Raggruppamento TEE, di dare la possibilità alle amministrazioni di poter proporre dei servizi TEE nazionali accrebbe il numero di convogli con il marchio TEE, poiché non c'era più necessità di avere una locomotiva capace di adeguarsi a diverse correnti.

Secondo le statistiche riportate nel libro di Clementina Golzio “Storia delle ferrovie”, il rendimento di una locomotiva elettrica era del 89%, mentre quello di una locomotiva a vapore era solo del 10%. Queste statistiche ci aiutano a capire il salto di qualità provocato dall’arrivo delle locomotive elettriche.<sup>240</sup> In effetti, le locomotive elettriche avevano un peso ben minore rispetto ai loro predecessori a vapore, questo fece sì che la manutenzione dei binari, ponti e viadotti potesse essere adoperata più frequentemente. Le locomotive elettriche richiedevano molto meno manutenzione e potevano essere utilizzate più frequentemente. Tra l’altro, è bene ricordare che le locomotive a vapore richiedevano delle lunghe soste per consentire il rifornimento in acqua, facendo perdere del tempo prezioso al treno. Del resto, focalizzandoci sul caso italiano, si scopre che l’utilizzo delle locomotive elettriche producevano solo vantaggi. L’Italia difatti aveva pochi giacimenti di carbone, ma era invece ricco di acqua e quindi in grado di produrre agevolmente una produzione elettrica; questo fece sì che l’Italia fosse da sempre un paese all’avanguardia nel campo della produzione elettrica. Infine, le locomotive elettriche prevedevano meno consumi di quelle diesel. La locomotiva elettrica sarebbe stata una vera rivoluzione, perché avrebbe permesso di aumentare la velocità e accrescere il comfort dei passeggeri, il tutto a costi di manutenzione inferiori ai materiali già in uso; in qualche modo compensando l’installazione delle strutture elettriche, a un prezzo invece molto elevato.<sup>241</sup>

## Il nuovo materiale delle ferrovie francesi per l’asse Parigi-Bruxelles-Amsterdam

Nel 1962, le ferrovie francesi ordinarono un nuovo materiale per fronteggiare l’aumento del traffico tra Parigi e Bruxelles con prolungamenti su Amsterdam. I convogli composti da automotrici diesel si rivelarono insufficienti per fronteggiare la crescita del traffico sull’asse più importante dell’intera rete TEE. In effetti, un altro vantaggio dei treni trainati, era che si potevano aggiungere delle carrozze, o toglierne, per adattarsi al riempimento. Si potevano agganciare carrozze al treno serale, perché caricando più passeggeri, e invece toglierne una su un treno del pomeriggio. Queste manovre erano più difficili da realizzare con i treni automotori, perché si poteva solo agganciare un altro automotore a quello previsto, il quale avrebbe raddoppiato la capienza del treno, senza possibili via di mezzo.

---

<sup>240</sup> C. Golzio, *Storia delle ferrovie*, Opt.Cit, p. 72.

<sup>241</sup> *Ibid*, p. 71.

Così, le ferrovie francesi decisero di passare ad un treno a trazione, composto da una locomotiva e un numero variabile di carrozze. Queste carrozze di nuovissima generazione furono ordinate nel 1962 per poter entrare in servizio nel 1964. Queste carrozze dovevano diventare il simbolo della qualità del servizio alla francese, e tutti i treni francesi più celebri ne furono provvisti man mano che uscivano dalle fabbriche. Il materiale scelto fu l'acciaio Inox che fu utilizzato materia per la prima volta sui treni europei. Fece sì che queste carrozze fossero riconoscibili a colpo d'occhio e consentì loro di entrare nella storia. Del resto, le nuove carrozze erano dotate di tutti i comfort previsti dagli alti standard dell'epoca: in particolare sulla qualità delle poltrone, del guardaroba e delle carrozze ristorante. Le carrozze ordinate erano 86, tra cui 15 a corridoio laterale, 10 a corridoio centrale, 3 bar, 6 carrozze ristoranti, 7 furgoni. Tutte le carrozze ordinate furono impiegate sulle linee Trans Europ Express.<sup>242</sup> Queste carrozze segnarono l'età d'oro dei treni Trans Europ Express francesi, specialmente dopo la comparsa di treni TEE nazionali.<sup>243</sup>

Un importante documento storico è stato ritrovato negli archivi delle ferrovie francesi a Le Mans, datato del 1960. Si tratta di una lettera del Presidente Direttore Generale delle ferrovie francesi, André Ségalat indirizzata al Ministro francese dei trasporti. Nella missiva, il presidente delle ferrovie francesi chiedeva l'autorizzazione statale per l'acquisizione delle nuove carrozze, di cui si è parlato in precedenza. Alla lettera, è allegata una nota di servizio nella quale vengono rilasciate informazioni importanti, come il tasso di riempimento dei treni dell'asse Parigi-Bruxelles-Amsterdam. È necessario sapere, che di regola, tali informazioni erano riservate alle sole aziende di trasporto, trattandosi di informazioni capitali (continua ad esserlo ancora ai nostri giorni). Queste informazioni ci aiutano a capire quanto i treni dell'asse maggiore della rete Trans Europ Express fossero ben riempiti, e della necessità di rimpiazzare il materiale con un nuovo, appena uscito dalle fabbriche.

La nota di servizio informa che “la media attuale del riempimento del treno TEE tra Parigi e Bruxelles è tra i 32 e i 64 posti occupati per ogni collegamento, con una media generale di 80 posti occupati durante la settimana. Si ricorda che le automotrici impiegate nel 1960, per coprire questa importante tratta erano le Rae TEE 1 di costruzione mista svizzera/olandese, come visto in precedenza. Questi autotreni avevano una capacità massima di 114 posti a sedere. Il che significa che durante la settimana (ovvero durante i giorni di lavoro) i treni di questa tratta erano riempiti all'incirca al 70% della loro capacità.<sup>244</sup> Nella lettera (e non nella nota interna, quindi)

---

<sup>242</sup> « Le nouveau Mistral », *La Vie du Rail*, 21/08/1969, Paris, p.9.

<sup>243</sup> Allegato 9

<sup>244</sup> AHSNCF, Le Mans, Busta 010LM0026, Dossier voiture TEE participation NS, SNCB, SNCF, 27/08/ 1960.

il Presidente delle ferrovie francesi indica auspicare che si potesse dar luogo a “un’aumento notevole del tasso di riempimento con le nuove carrozze, le quali entreranno in circolazione nel 1964.” Questo vuol dire che le ferrovie francesi consideravano, che il tasso di allora non corrispondeva alle aspettative, considerando una tratta così redditizia. In altri termini, le ferrovie francesi imputavano lo scarto al materiale utilizzato, per quanto di nuova costruzione, essendo entrato in servizio solo nel 1957. L’elettrificazione dell’intera linea tra le capitali francese e belga, programmata per il 1963, indusse a posizionare, per la prima volta nella storia dei treni TEE, un materiale trainato da una locomotiva. I tassi di riempimento non erano scarsi: il 70% può essere considerato come un tasso di riempimento soddisfacente. Tantissime relazioni non raggiungevano questi livelli. Tuttavia, bisogna notare, per prima cosa, che la percentuale si abbassava drasticamente durante i week-end e i giorni feriali, ovvero i treni di quest’asse erano più carichi durante i giorni lavorativi e le ferrovie francesi erano convinte che fosse possibile accrescere ulteriormente il tasso di riempimento nei giorni di lavoro.

La nota di servizio non si accontenta di riportare queste cifre ma, ha il vantaggio di entrare nel dettaglio di ogni treno. Nel 1960, i treni dell’asse Parigi/Bruxelles erano tre: “l’Oiseau Bleu”, “L’île de France” e “l’Etoile du Nord”.<sup>245</sup>

Il treno “Etoile du Nord”, famoso treno tra Parigi ed Amsterdam, messo in servizio nel 1920 e poi trasformato in Trans Europ Express nel 1957, circolava la mattina da Amsterdam a Parigi e fece ritorno in tarda serata nella capitale olandese, con una partenza da Parigi alle 17.45. Il riempimento mensile si attestava tra i 67 e i 78 posti occupati, sfiorando i 105 posti occupati durante i giorni lavorativi, ma non riusciva a fare altrettanto nei week-end e durante i periodi di vacanze, determinando un abbassamento del tasso d’occupazione medio. Informazione ulteriore; queste cifre riguardano solo il tasso di riempimento del treno da Parigi a Bruxelles, ma prendendo il tasso di riempimento tra Bruxelles e Rotterdam, il numero delle poltrone occupate scendeva drasticamente dai 105 posti occupati a 53, raggiungendo dunque meno della metà dei posti occupati.

Queste cifre trovavano conferma sugli altri due treni TEE della stessa relazione. Il TEE “Île de France”, che aveva però gli orari invertiti rispetto al treno “Etoile du Nord”: partenza da Parigi all’alba per raggiungere Amsterdam in fine mattinata (12.28), e facendo ritorno nella capitale francese in tarda serata. Le cifre erano meno positive rispetto al treno precedente: 90 posti sulla

---

<sup>245</sup> Allegato 10.



tratta tra Parigi/Bruxelles e viceversa. Invece, sul percorso verso l'Olanda l'occupazione media era ancor più bassa, attestandosi tra i 37 e i 53 posti occupati.

L'ultimo treno "L'Oiseau Bleu, aveva degli orari pressoché identici al treno "Etoile du Nord" ma limitatamente alla tratta Parigi-Bruxelles (con diversi prolungamenti, al secondo de periodo su, Anversa). Il tasso di riempimento era alquanto al di sotto delle aspettative, raggiungendo un'occupazione media tra i 72 e 79 posti sul percorso Parigi-Bruxelles e tra il 59 e il 79 dei posti occupati sul percorso Bruxelles-Parigi.<sup>246</sup>

Queste cifre confermano che il tasso di riempimento dei treni dell'asse Parigi-Bruxelles fosse in regola generale assai positivo per l'anno 1960, andando a sfiorare il 70% di riempimento e assicurando così la redditività economica dei treni su questo asse. Tuttavia, i tre treni TEE non avevano un tasso di riempimento regolare e lineare. I treni dei giorni settimanali avevano un tasso di riempimento molto più elevato, andando a sfiorare per certi treni l'esaurimento dei posti. Da qui la conferma che molti passeggeri si spostavano tra Parigi e Bruxelles, unicamente per motivi professionali. Da sottolineare, il ruolo crescente di Bruxelles, come centro delle istituzioni europee, anche se la posizione della capitale belga non sarebbe stata ufficiale almeno fino al 1992, quando la firma del nuovo Trattato sull'Unione Europa sancì il ruolo di Bruxelles come sede principale della Commissione europea e di altre istituzioni comunitarie. Si percepisce bene come il ruolo di Bruxelles, e gli importanti rapporti con Parigi, fossero in relazione con il tasso di riempimento di quel tratto, di gran lungo superiore a quello verso l'Olanda.<sup>247</sup>

Gli archivi diplomatici francesi confermano quanto detto in merito: nel maggio 1960, l'Unione Internazionale delle Ferrovie inviava una nota ufficiale alla Delegazione generale dei trasporti della Commissione europea. In questa nota, l'UIC ribadiva che la tratta Parigi-Bruxelles-Amsterdam era "uno degli itinerari più attivi d'Europa, in particolare per l'importante traffico che la tratta genera". In tal modo, il progetto di elettrificazione a doppio binario riceveva pieno sostegno. L'UIC faceva notare che la linea Parigi-Bruxelles-Amsterdam generava 800 000 viaggiatori all'anno, comprendendo tutti treni. Il traffico Francia/Belgio era molto sviluppato, contava difatti 250 000 viaggiatori al giorno, comprendo pure le numerose tratte regionali. L'UIC riaffermava l'importanza di un incremento massiccio dei viaggiatori, in particolare grazie al completamento del mercato comune. L'investimento da realizzare sulle locomotive

---

<sup>246</sup> Ibid.

<sup>247</sup> Allegato 11.

elettriche sarebbe stato suddiviso in questo modo: 40 unità per le ferrovie francesi, 30 unità per le ferrovie belghe e 27 unità per le ferrovie tedesche che erano implicate sul percorso da Bruxelles fino a Colonia/Düsseldorf. Di contro, sarebbero state rottamate le 159 locomotive a vapore delle ferrovie francesi, le 50 belghe e le 39 delle ferrovie tedesche. L'Unione Internazionale delle ferrovie ribadì quanto questo asse fosse importante per la costruzione europea, essendo di interesse maggiore per il Vecchio Continente tenendo conto delle importanti città coinvolte.<sup>248</sup>

Così, profittando dell'elettrificazione della linea tra la capitale francese e quella belga, le ferrovie francesi vollero che i treni TEE cambiassero radicalmente, a dispetto di quanto fatto finora sulla rete TEE. Per avviare questi cambiamenti importanti, le ferrovie francesi cominciarono a sollecitare le autorità competenti, quattro anni prima dell'ingresso del nuovo orario con la rete elettrificata. Le ferrovie francesi puntarono sull'aumento di velocità tra Parigi e Bruxelles, che avrebbe permesso di abbassare i tempi di percorrenza complessivi tra Amsterdam e la capitale francese, tentando così di convincere i passeggeri a scegliere questo treno. Del resto, le nuove carrozze avrebbero offerto un comfort di qualità superiore, dando la possibilità ai passeggeri di muoversi all'interno del treno molto più agevolmente (in particolare per andare nelle carrozze bar/ristoranti) e quindi, di conseguenza, rendere il viaggio meno faticoso. In altri termini, le ferrovie francesi puntavano ad accrescere il tasso di riempimento, inducendo altre categorie di viaggiatori a optare per il treno, anche esulando dal mero contesto lavorativo.<sup>249</sup>

Inoltre, fu aperto nella stazione di Bruxelles Midi, un "club TEE" per permettere ai viaggiatori di riposarsi prima della loro partenza o al loro arrivo in stazione, per potersi ristorare, prendendo un caffè o leggendo i giornali. Era anche possibile di poter farsi una doccia, qualora il passeggero lo avesse voluto.<sup>250</sup>

Nel 1964, le ferrovie francesi presentarono alla stampa la loro nuova locomotiva, la famosa CC 40100, divenuta celebre poiché la prima in grado di poter circolare sotto ben quattro correnti diverse. Venne progettata dagli ingegneri francesi, dopo il successo dell'elettrotreno svizzero quadri corrente. La Francia aveva bisogno di una locomotiva in grado di captare diversi correnti, per evitare il cambio materiale nelle stazioni di confine. Le ferrovie francesi pensarono di usufruirne sulle linee verso il Nord Europa, ovvero verso il Belgio e i Paesi Bassi, nonché verso

---

<sup>248</sup> Archivi diplomatici francesi, La Courneuve/Aubervilliers, Busta 469INVA/149.

<sup>249</sup> J.M.Dupuy, *Les trans europ express*, Le train, p.33.

<sup>250</sup> Archivio delle ferrovie belghe, Bruxelles, Busta K21824.

la Germania, la quale non ha mai dato il suo permesso perché potessero circolare sulla la sua rete, verosimilmente per motivi di orgoglio nazionale (era allora del tutto inconsueto che una locomotiva straniera circolasse al di fuori del suo paese d'origine). La presentazione del nuovo veicolo, avvenne il 24 e il 25 maggio 1964 presso la stazione del Maine a Parigi, ad oggi rinominata stazione Montparnasse. Secondo il giornalista, Jehan Huber Lavie, queste nuove locomotive dovevano dimostrare “*la grandeur de la France*”.<sup>251</sup> Della locomotiva vennero costruiti solo quattro esemplari e i giornali dell'epoca la definirono subito come una locomotiva d'eccezione. Le locomotive di questa famiglia furono costruite con l'intento di farle circolare in tutta Europa. Nei fatti, tuttavia, varcarono solo il confine belga per raggiungere Bruxelles. Questo per molteplici ragioni: la principale, come già accennato, per motivi di orgoglio nazionale. Era in effetti irrealistico pensare che i tedeschi avrebbero accettato di buon grado che una locomotiva francese, di costruzione tutta francese (senza l'impiego, dunque, di materiali di provenienza tedesca) circolasse in Germania, anche in testa a dei treni TEE. Neanche i Paesi Bassi accettarono che queste locomotive entrassero nel loro territorio (sotto forte sollecitazione tedesca), e si dovette procedere al cambio materiale nelle stazioni di confine. Altro inconveniente concernente queste nuove locomotive: la loro fragilità. In effetti, conobbero un inizio poco brillante, essendo soggette a molteplici guasti. I macchinisti delle ferrovie francesi, se da un lato erano orgogliosi di guidare un così prestigioso veicolo, dall'altro erano preoccupati che un guasto potesse succedere. Questa locomotiva, all'avanguardia, segnò comunque la storia dei Trans Europ Express, trainando i treni più prestigiosi dell'importante asse Parigi-Bruxelles. Le CC40100 furono impiegate su questo asse fino al 1996, quando furono sostituite dai treni ad alta velocità, denominati *Thalys*. Inoltre, fra i progetti delle ferrovie francesi, vi era quella di adoperare le suddette locomotive per i viaggi in Gran Bretagna, all'apertura della galleria sotto la Manica. Ciò è ulteriormente sintomatico dell'orgoglio francese per questa loro locomotiva.<sup>252 253</sup>

Gli archivi delle ferrovie francesi ci offrono una buona prospettiva di come venisse gestito il servizio delle nuove carrozze ferroviarie. Ma prima di ogni altra cosa, è interessante soffermarci sui numerosi scambi epistolari tra le ferrovie francesi e la Commissione TEE, in merito al rivestimento delle carrozze appena ordinate dalle ferrovie francesi. Per la prima volta, dal 1957, la Commissione TEE accettò che delle carrozze non esibissero la famosa livrea rossa/crema,

---

<sup>251</sup> J.H.Lavie, « Les CC 40100 à 4 mettent sur les rails la grandeur de la France », *Ferrovissime*, Gennaio 2013,, Paris.

<sup>252</sup> Ibid.,

<sup>253</sup> Allegato 12.

caratteristica dei primi anni di servizi dei treni del marchio TEE. Il rivestimento esterno proposto dalle ferrovie francesi fu in stile Inox, uno stile decisamente moderno e che incontrava il favore dei passeggeri. Rassomigliavano molto a i treni di oltre oceano. Così, in una lettera datata del 31 marzo 1960, il presidente delle ferrovie francesi, Signore Soulard, chiede un parere sull'aspetto estetico delle nuove carrozze. La stessa lettera dichiarava che le carrozze in Inox comportavano un alleggerimento di più di 4 tonnellate per carrozza, con la conseguente aumento della velocità del treno.<sup>254</sup>

Il 30 marzo 1960 si tenne a Parigi la riunione della Commissione d'espletazione e della tecnica del Raggruppamento TEE, una commissione tecnica del Comitato misto.

Nella stessa si discuteva riguardo il *design* dei treni TEE: se dovevano continuare a rivestire la livrea rosso/crema o, al contrario, adottare un nuovo rivestimento esterno, più in linea con la modernità. Il dibattito fu acceso, ma non venne presa una decisione definitiva. Inoltre, i diversi presidenti delle amministrazioni espressero il desiderio di riammodernare i rivestimenti interni e le ferrovie francesi proposero che prendessero in esempio i loro nuovi modelli dei treni, in circolazione da poco sulla Parigi-Lilla (si ricorda, per obiettività, che si tratta di archivi delle ferrovie francesi, il che può spiegare ciò).

Per i nuovi interni, il presidente delle ferrovie olandesi fece notare che i passeggeri apprezzavano il fatto di poter muoversi all'interno del treno, a differenza degli aerei. Per questo motivo, egli propose di favorire le carrozze ristorante al consumo sul posto. Le ferrovie francesi proposero che nelle tratte inferiori a 3 ore, il servizio venisse svolto al sedile del passeggero, mentre per i tragitti di durata superiore alle tre ore si adottasse la carrozza ristorante. Tuttavia, questa soluzione non sarebbe stata mai introdotta, neanche dai treni francesi sia nazionali che internazionali.

Si aggiunge, che nel corso della riunione, le ferrovie tedesche proposero la possibilità di introdurre delle carrozze panoramiche, ovvero a grandi vetrate con poltrone direzionale verso l'esterno, in modo da offrire una visuale comoda sul paesaggio. Le ferrovie tedesche espletarono questo servizio sul loro treno di punta, il famoso "Rheingold" seguendo l'esempio di ciò che si faceva negli Stati Uniti d'America. Solo le ferrovie tedesche avrebbero proposto questo servizio ai loro passeggeri, eccezion fatta per i due "salotti" dell'elettrotreno "Settebello" italiano, che tuttavia presentava importanti differenze rispetto al modello tedesco.<sup>255</sup>

---

<sup>254</sup> AHSNCF, Le Mans, Busta 010LM0026, Fascicolo M11,44.1/9.60,

<sup>255</sup> Ibid.

## I nuovi treni tedeschi e italiani

Nello stesso anno, anche le ferrovie tedesche decisero di avviare la costruzione di un nuovo tipo di carrozze per il loro treno più famoso, il “Rheingold”. Similmente ai francesi, i tedeschi volevano che i loro treni (soprattutto i più rinomati) potessero usufruire della trazione elettrica per incrementare la velocità dei treni e il comfort a bordo. Le carrozze furono rivestite dal caratteristico colore rosso, questo prima che il Rheingold facesse il suo ingresso nel marchio TEE nel 1964, pur avendo da tempo un percorso internazionale, dato che collegava i Paesi Bassi (Hoek van Holland) e Basilea in Svizzera. Si nota, tra l’altro, che il nome Rheingold fa riferimento ad un’opera composta nell’Ottocento, da Richard Wagner, grande compositore e musicista tedesco. Questo treno ebbe una lunga storia; cominciò a circolare nel 1928 sul percorso Hoeck Van Holland-Basilea. Il treno mirava a trasportare la ricchissima clientela inglese, appena sbarcata dalle navi e diretti in Svizzera, principalmente nei mesi invernali. Il treno era il più lussuoso delle ferrovie tedesche, con lo scopo, perfino, di diventare di soppiantare l’Orient Express.<sup>256 257</sup>

Da parte italiana, le ferrovie puntarono sul treno *Settebello*, elettrotreni che divennero il simbolo dei viaggi in ferrovia e questo per i primi decenni della seconda metà del XX secolo. La fase di progettazione, di questo treno, caratteristica nel *design* tra tutti i materiali, avvenne negli anni del secondo dopo guerra mondiale. Il *Settebello* rappresentò il simbolo di un’epoca ferroviario, fatta di lusso per viaggiatori esigenti. Non poté circolare all’estero perché non attrezzata a captare una corrente diversa da quella in vigore sulla rete italiana. Perciò, nonostante si trattasse del più lussuoso treno italiano non poté entrare nel marchio Trans Europ Express sino agli anni Settanta. Il treno *Settebello*, progettato dalla Breda di Milano, fu costruito in solo tre esemplari, benché la richiesta iniziale fosse di otto.<sup>258</sup> Il nome tecnico del treno era ETR 300 e, come tutti i treni di recente messa in circolazione in Italia fu impiegato sulla tratta Milano-Roma, vero asse dorsale del paese. Furono anche costruiti quattro esemplari, in versione ridotta, più corta e meno capiente del convoglio originale. Denominati “Arlecchino”, entrarono a circolare sulla rete italiana nel 1960.<sup>259</sup> La costruzione del convoglio italiano iniziò ufficialmente nel 1948 e solo nel 1952 cominciò a circolare sui binari della penisola. Il treno rappresentò un passo in

---

<sup>256</sup> C.Limming, *Les grands trains de 1830 à nos jours*, Op.cit., pp. 161-162.

<sup>257</sup> Allegato 13.

<sup>258</sup> A. Buonopane, G. Leonardi, *Elettrotreni ETR 300 « Settebello »*, Edizioni Elledi, Torino, 1982, p. 2.

<sup>259</sup> Ibid. p 97.

avanti verso il progresso. Puntava ad un ceto sociale medio/alto, vale a dire imprenditori, industriali, professioni liberali; in breve, la stessa categoria di clienti dei Trans Europ Express. Gli orari del treno furono adattati per gli uomini d'affari dell'*hinterland* milanese, diretti verso la capitale. In anticipo sui tempi, gli italiani costruirono quello che era un prodotto all'avanguardia, più avanzato degli altri treni circolanti in Europa, pur non essendo il più rapido (si ricordi i record di velocità dei francesi di quel periodo). Delle novità come l'insonorizzazione delle carrozze, migliore circolazione dell'aria condizionata, il servizio guardia roba e bagagli, un ambiente dedicato al servizio ristorante, contribuirono a far rientrare questo magnifico treno nell'elenco dei più prestigiosi convogli al mondo. Il primo treno fu consegnato nel 1952, il secondo nel 1953, mentre per il terzo si dovette aspettare il 1959. La velocità di punta del treno era di 180 chilometri orari, dunque all'altezza dei più alti standard dell'epoca. Il treno Settebello era frutto dell'inventività italiana e divenne sin da subito famoso e riconoscibile in tutto il mondo. La forma bombata riprendeva la forma di certi aerei e trasmetteva quella sensazione di modernità, tanto ricercata al tempo. I giornali dell'epoca parlavano di un treno allestito come se fosse una casa su rotaia con degli spazi separati: ovvero il soggiorno, la camera da pranzo, una per gli svaghi e un'altra per i servizi, tra cui una segreteria e una doccia a disposizione dei passeggeri.<sup>260</sup>

Nei primi anni Sessanta, circolavano tante voci sulla fine della ferrovia come mezzo di trasporto pubblico, specie a fronte del boom del trasporto su gomma. Per questo, alcune persone volevano vedere accantonati questi tre elettrotreni, fiore all'occhiello dell'industria ferroviaria italiana. Poiché ritenuti "un capriccio eccessivo ed un lusso, che un'economia in crisi come quella italiana non poteva permettersi" anche se il finanziamento destinato alle autostrade era di ben lungo superiore a quello riservato per il trasporto ferroviario.<sup>261</sup> Fortunatamente, gli elettrotreni non furono dismessi e tornarono a nuova vita, rivestiti con la nuova livrea Trans Europ Express. I primi anni del Sessanta non videro l'arrivo in Italia di una nuova generazione di materiale ferroviario, come accaduto in alcuni altri paesi come Francia o Germania. In Italia, la maggiore parte delle risorse fu impiegata nella costruzione di autostrade e di aeroporti. Bisognò aspettare la fine del decennio perché l'Italia capisse che il trasporto su rotaia dei passeggeri non era a capolinea, ma che anzi aveva trovato il suo posto nel mondo dei trasporti. Così, insieme ad altri paesi europei, l'Italia accettò di far parte del progetto europeo di rinnovamento del materiale condotto da Eurofirma alla fine degli anni Sessanta e di cui si avrà modo di parlare più avanti.

---

<sup>260</sup> Ibid., p.28.

<sup>261</sup> Ibid., p. 37.

## Il tentativo di riprodurre il modello TEE per il trasporto merci: l'esordio dei treni TEEM

Alcuni esponenti delle diverse amministrazioni ferroviarie vollero riprendere l'idea del progetto TEE, visibilmente un successo all'alba degli anni Sessanta, e riutilizzarla nel campo del trasporto merci, creando così delle direttrici europee per il trasporto su rotaia. Difatti, la costruzione europea prevedeva che le merci potessero viaggiare liberamente da uno Stato all'altro, purché facenti parte della CEE. Questo comportò un ingorgo sulle vie ferroviarie più trafficate. È utile ricordare che all'inizio degli anni Sessanta, la maggiore parte delle autostrade non erano completate e che il trasporto delle merci in aereo era poco sviluppato, almeno in Europa. Il traffico merci europeo passava dunque, sui binari delle ferrovie. Era però pressante il problema degli ingorghi nei principali luoghi di passaggio. Anche se la libera circolazione delle merci venne avviata, i paesi volevano tenere ancora sott'occhio le merci che entravano nel loro territorio, specialmente per ciò che riguardava alcuni campi specifici, come i prodotti pericolosi o gli animali viventi. Per questo, diversi paesi si lamentavano dei tempi d'attesa ai posti di confine. Al fine di rendere più fluido il traffico, si pensò di adattare il modello funzionante dei treni TEE ai treni merci, creando un altro marchio, molto simile a quello del TEE ma con la M aggiunta per indicare il termine merci.

I treni merci TEEM dovevano essere prioritari rispetto ad altri treni merci (ma non rispetto ai treni passeggeri; una regola di base del traffico ferroviario internazionale vuole che i treni passeggeri abbiano sempre la precedenza su un treno merce). La prima conferenza di presentazione del servizio avvenne a Locarno, in Svizzera, il 29 e 30 agosto 1960. I treni TEEM entrarono in servizio il 28 maggio 1961. Durante la Conferenza di Losanna tenutasi il 4 maggio 1961, fu espressa la volontà che i treni TEEM venissero indicati con la sigla TEE, la stessa dei treni passeggeri, ma alla fine la seconda commissione dell'organo direttore dell'Unione internazionale delle ferrovie decise di lasciare la M finale, allo scopo di evitare le confusioni.<sup>262</sup> Le caratteristiche del nuovo servizio erano le stesse dei treni TEE ma adattate al trasporto merci: ovvero, una velocità che non doveva essere inferiore a 45 chilometri orari lungo il percorso e una velocità media compresa tra 85 e 100 chilometri orari. Inoltre, i vagoni dovevano essere moderni, attrezzati con freni combinati, frutto delle tecnologie più avanzate, ed essere in grado di poter sostenere delle velocità elevate (ossia 100 chilometri orari), cosa ancora inconsueta per

---

<sup>262</sup> AUIC, Busta BU 0614. Dossier 448/1 TEEM, Procès-verbal du groupe TEEM du 8/9/11/ 1961,

i treni merci dell'epoca. Inoltre, il carico del treno non poteva superare le 1000 tonnellate, questo per consentire al convoglio di garantire la velocità sopraindicata. Il trasporto TEEM era stato progettato per i prodotti che dovevano essere trasportati velocemente, ovvero quelli a scadenza limitata, come i prodotti freschi o gli animali vivi. Per questo motivo, furono create delle grandi direttrici, esattamente come per i treni TEE con convogli che partivano allo stesso orario tutti i giorni della settimana, e che coprivano delle distanze lunghe tra i principali poli logistici dell'Europa occidentale. Tra questi treni si noti il TEEM 37 da Bologna a Oslo, TEEM 302 da Rotterdam a Basilea.<sup>263</sup> I treni TEEM erano riservati prioritariamente al trasporto merci internazionale e, solo in seconda istanza ai trasporti merci all'interno del proprio paese, a seconda delle fermate previste.<sup>264</sup>

La grande particolarità dei treni TEEM risiedeva nel fatto di non poter sostare per più di due ore nelle stazioni di confine. I tempi di sosta, in queste fermate, dovevano essere ridotti al minimo indispensabile. I tempi d'attesa erano in genere più lunghi alle frontiere, non solo per l'eventuale verifica delle merci da parte delle dogane, ma anche e soprattutto per il cambio materiale (locomotiva) e della squadra di guida del treno. Inoltre, il treno doveva adoperare ad una serie di protocolli diversi tra un paese e l'altro. I vagoni potevano essere pesati e le carte dovevano essere in regola e trasmesse all'impiegato delle ferrovie. Per cui, anche per i treni TEEM, non si poté scendere al di sotto delle due ore di sosta massime. I treni che necessitavano delle lunghe operazioni doganali non poterono entrare a fare parte del marchio TEEM. Per questo, la normativa messa in atto dall'Unione Internazionale delle ferrovie, fece sì che i cartelli venissero disposti su ogni vagone, cartelli contenenti informazioni circa la merce trasportata, la provenienza, la destinazione finale e altre informazioni tecniche. Dovevano essere riempiti in anteprima e non nella stazione di confine, come spesso avveniva. Le stazioni principali, così come scritto nelle carte dell'UIC, furono Chiasso e Basilea per la Svizzera, paese più degli altri coinvolto nel progetto per la posizione centrale nel continente europeo; Bologna in Italia, Parigi e Dunkerque (quest'ultima per le coincidenze da e per l'Inghilterra) in Francia, Bruxelles in Belgio e Rotterdam nei Paesi-Bassi. A questi si aggiunse una lunga serie di altre stazioni, coinvolte nel progetto senza però rivestire un ruolo di primissimo piano.<sup>265</sup> Il sistema TEEM permise di dimezzare i tempi di percorrenza delle merci in Europa, facendo passare, a titolo

---

<sup>263</sup> G.Carmouze, *Le réseau international des trains de marchandises TEEM*, 09/07/1961, Paris, p.3

<sup>264</sup> AUIC, Busta BU 0614. Dossier 448/1 TEEM, Procès-verbal du groupe TEEM du 8/9/11/ 1961,

<sup>265</sup> AUIC, Busta BU 0614, Dossier 448/1 TEEM, 2ème commission de l'Union International des chemins de fer : TEEM questions commerciales ».



d'esempio, un tragitto Bologna-Oslo da 60 ore di viaggio a solo 44 ore, o ancora su un viaggio da Barcellona a Vienna da 79 ore a 35 ore.<sup>266</sup>

I treni TEEM ebbero un certo successo durante gli anni Sessanta e Settanta, avendo quale scopo principale quello di ridurre il tempo di percorrenza delle merci e contrastare l'emergere di una concorrenza stradale. In effetti, man mano che le autostrade aprivano, le aziende preferivano affidare le loro merci al trasporto su autoveicoli (camion), più pratico al livello logistico. L'iniziativa dei treni merci veloci sorse proprio in quegli anni, durante i quali si pensava che il futuro del trasporto ferroviario fosse nelle merci, mentre quello passeggero si sarebbe suddiviso tra gli aerei e il trasporto stradale. I treni del marchio TEEM operarono affinché le merci potessero viaggiare più facilmente all'interno dei paesi CEE, profittando a pieno delle nuove regole del mercato libero.<sup>267</sup>

## I servizi dei treni Trans Europ Express

Gli anni Sessanta, rappresentarono il vero slancio del servizio Trans Europ Express con i primi treni trainati da locomotive elettriche. Le automotrici diesel, che avevano caratterizzato i primi anni dei servizi TEE, non erano adatti ad offrire alla riservata clientela delle attenzioni particolari, anche se, per quegli anni, le automotrici diesel offrivano servizi di punta. Questo per più motivi: le automotrici erano molto spesso dei treni "corti", con due o tre carrozze al massimo; gli unici servizi davvero distintivi risiedevano nelle carrozze ristoranti e nelle comodità delle poltrone. Gli spazi erano angusti e non permettevano ai passeggeri di spostarsi comodamente all'interno del treno. Diverse automotrici, tuttavia, svilupparono delle peculiarità, sulle quali si avrà cure di tornare più avanti. Anche se i treni automotori diesel erano dotati di ogni comfort, per l'epoca, la transizione verso i treni trainati da locomotive con carrozze costituirono il vero spartiacque nella storia dei Trans Europ Express. I treni trainati rappresentarono una vera novità e permisero un salto di qualità in termini di comfort. Tale sviluppo apriva nuove prospettive sui viaggi Trans Europ Express. La prima novità fu la rimodulazione dei treni in funzione del riempimento. In altre parole, si potevano agganciare o sguanciare delle carrozze in base al riempimento del treno. Inoltre, il treno non era più quello

---

<sup>266</sup> Ibid., p.4.

<sup>267</sup> Allegato 14.

spazio angusto dove i passeggeri, una volta seduti sulla poltrona, non si spostavano più fino alla loro destinazione finale, se non per spostarsi nella carrozza ristorante o per recarsi nei bagni. Con l'immissione delle nuove carrozze, sia da parte delle ferrovie francesi che tedesche, e poi man mano negli altri paesi europei, i servizi si diversificarono e fu possibile progettare altri servizi per venire incontro alle aspettative della clientela.

I servizi offerti ai passeggeri furono ideati in base alle destinazioni dei treni. È quanto mai evidente che i servizi offerti per un tragitto di tre ore e uno di otto non potevano equivalersi. Inoltre, altre differenze vennero a inserirsi fra i treni a "vocazione economica", diretti quindi agli uomini d'affari, dai treni a vocazione maggiormente turistica, come i treni da e per la Costa Azzurra ("Mistral", "Ligure"). Per questi ultimi treni si offrirono maggiori servizi ai passeggeri, così da poterli distrarre al meglio durante il viaggio.

Per meglio comprendere come si svolgesse il tragitto a bordo di un treno Trans Europ Express di quegli anni, la fonte più consona e ricca sono i racconti di viaggio presenti in diversi archivi giornalistici o riviste specializzate. Nella rivista francese *Ferrovissime*; specializzata nella storia ferroviaria, è presente la ricostituzione di un viaggio a bordo del Trans Europ Express "Arbalète" da Parigi a Zurigo. Questo treno fermava in cinque città francesi a sapere Troyes, Chaumont, Vesoul, Belfort e Mulhouse (al tempo la tratta subì aspre critiche, per il numero elevato di fermate rispetto alla media dei treni TEE) e la città svizzera di Basilea. Il reportage si cala nei panni di un capotreno del TEE, in partenza da Parigi verso la Svizzera. Così, un capotreno in pensione racconta che, per essere assunto nella squadra dei capotreni TEE, ovviamente la più prestigiosa di tutte, si doveva saper parlare un certo numero di lingue; il capotreno aggiunge che c'era un premio per ciascuna lingua padroneggiata, questo verosimilmente per incitare i ferrovieri ad apprendere il maggior numero di lingue possibili. Per quel che riguarda l'aspetto tecnico, il treno prevedeva un solo conduttore da Parigi a Basilea, doppiato da Basilea a Zurigo sulla linea svizzera, da un collega svizzero.

Prima dell'arrivo dei viaggiatori, le hostess erano presenti lungo l'ingresso della banchina (le stazioni principali di Parigi erano tutte capolinea e non di passaggio). Le hostess erano incaricate di dare il benvenuto ai passeggeri, nelle lingue da loro parlata. Appositi impiegati si premuravano di caricare i bagagli dei passeggeri e di portarli fino alla loro carrozza. Il reportage riferisce che non era raro che qualche passeggero si presentasse presso la banchina senza biglietto. In questo caso, le direttive erano di regolarizzare subito la situazione e far pagarle il supplemento così come per tutti i treni TEE, a secondo dei posti rimanenti. Ad ogni ingresso delle carrozze erano posizionate altre hostess, incaricate di dare il benvenuto ai passeggeri e di

indicare loro la “strada” verso il sedile designato. Erano anche presenti membri del personale nel caso alcuni passeggeri avessero avuto bisogno di aiuto per salire sul treno.

Durante il viaggio, il consumo dei pasti era un momento privilegiato. Per poter accedere al ristorante era consigliabile prenotare in anticipo, preferibilmente all’acquisto del biglietto. Coloro che non avevano prenotato potevano, nel caso fossero disponibili dei posti, accomodarsi nella carrozza ristorante ma solo per il secondo servizio, essendo il primo logicamente, riservato a coloro che avevano effettuato una prenotazione. La carrozza ristorante era sovente collocata al centro dei treni, sebbene questo non fosse una regola fissa, in particolare in Germania. L’articolo precisava che la clientela del ristorante era quasi totalmente costituita da una clientela ormai abituata. Nel TEE “Arbalète” il servizio di ristorazione si faceva seguendo lo stile detto “inglese”, cioè in una posizione immobile al fine di restare in equilibrio. Il servizio di ristorazione proponeva un menù unico e un servizio detto “alla carta”. I servizi ristoranti dei treni TEE, detto nel gergo delle ferrovie francesi “rosso”, erano più abbondanti rispetto agli altri treni. Si tratta di un menù gastronomico a tutti gli effetti, con vino di prima scelta.

Il capotreno ritirava il suo pasto nel locale della dogana, insieme appunto ai doganieri di servizio, e avevano diritto ad un pasto unico. In caso di necessità, il capotreno doveva dare una mano al personale di ristorazione per sparcchiare i tavolini, soprattutto alla fine del primo servizio e all’inizio del secondo.

I servizi di ristorazione erano diffusi alla clientela tramite gli annunci vocali presenti a bordo del treno, e questo in più lingue, secondo la provenienza e la destinazione del treno. Dei volantini sul viaggio potevano essere distribuiti dalle hostess di viaggio. Volantini che riprendevano le caratteristiche del TEE con gli orari e servizi disponibili a bordo, ma non mancavano volantini che riguardavano le attività nelle città servite dal treno: come le attrazioni turistiche o gli orari dei mezzi pubblici. Ad ogni modo il personale del treno doveva poter rispondere ad ogni domanda a riguardo. Le hostess rimanevano a disposizione dei passeggeri, pronte ad aiutarli in caso di bisogno e il personale doveva essere sempre collaborativo con i colleghi e passeggeri per ogni necessità. Il personale di bordo poteva, secondo il desiderio dei passeggeri, prenotare loro un taxi all’arrivo o chiamare un membro della loro famiglia. Un telefono era presente a bordo treno. All’arrivo, le hostess e il personale aiutavano i viaggiatori a scendere dal treno e mostravano loro la via d’uscita della stazione (si ricorda che il Regolamento organico dei treni TEE prevedeva che i treni TEE dovessero essere istradati sui

binari migliori delle stazioni servite, ovvero quelli più comodi per i passeggeri, generalmente i primi binari).<sup>268</sup>

La Conferenza degli orari che si tenne dal 23 settembre al 24 ottobre 1964 a Stoccolma (Svezia) vide i delegati delle amministrazioni ferroviarie dei paesi coinvolti nel Raggruppamento TEE dare seguito alla proposta della DB, la quale proponeva l'ammissione di alcuni dei suoi treni a percorso "nazionale" nel Raggruppamento TEE. Per questo motivo, si tenne a Utrecht, sede del Raggruppamento TEE, un'importante riunione del Comitato Direttore TEE. La proposta delle ferrovie tedesche fu accettata e la decisione fu resa pubblica il 5 novembre 1964. I treni a percorso "nazionale" che potevano essere ammessi nel Raggruppamento dovevano soddisfare gli stessi requisiti di quelli a percorso internazionale. Fu deciso, che questa possibilità, avrebbe potuto essere messa in applicazione, da parte delle ferrovie aderenti, a partire del 30 maggio 1965, data di esordio dell'orario estivo di quell'anno.<sup>269</sup>

Si vedrà come si svolse il servizio a bordo del "Mistral", il più famoso treno francese, entrato a fare parte nel raggruppamento TEE nel 1965.

La riforma del 1964 permise alle ferrovie francesi di poter inserire il loro treno più famoso nel marchio TEE, ovvero il "Mistral"; treno storico francese creato nel 1950 e che collegava Parigi con Nizza fermando a Lione e Marsiglia, ossia le principali città del paese. Il treno rivestiva un'importanza strategica nel collegamento della capitale francese con la Costa Azzurra, una delle zone più fiorenti della Francia, passando dalle due più grandi città francesi oltre che da Parigi; in Francia quest'asse è chiamato "Asse imperiale", così per ricordare l'importanza strategica di questa linea. Per l'occasione e per sottolineare l'importanza del treno, le ferrovie francesi affiancarono al treno i numeri 1 e 2 (andata e ritorno). È anche attraverso questi piccoli dettagli che si intravede l'importanza di un qualcosa. Il treno, pure non facendo parte della rete TEE fino al 1965, poiché aveva un percorso interamente francese (le ferrovie francesi avevano persino pensato di usare un sotterfugio: prolungare il treno fino a Ventimiglia per poter varcare un confine e farlo così rientrare nel marchio TEE prima del 1965) aveva tuttavia delle caratteristiche pressoché analoghe a quelle dei treni TEE, con carrozze di sola prima classe con l'accesso mediante un supplemento. Data la sua tratta, questo treno era predisposto a portare innovazioni, servizi particolari e raffinati ai passeggeri. Questa relazione era speciale, poiché associava sia una clientela dedita agli affari, che si spostava da Parigi a Lione o Marsiglia, sia

---

<sup>268</sup> J.P. Matthiau, « Souvenirs d'un contrôleur du TEE « Arbalète » en 1958, *Ferrovissime*, Marzo 2009, Paris.

<sup>269</sup> J.M Dupuy, *Les trans europ express*, Le train, Op.Cit, p.37.

una importante clientela turistica che era diretta sulla Costa Azzurra. Per questo motivo fu il treno più curato dalle ferrovie francesi e quello che ricevette le migliori prestazioni di servizio di tutta la rete ferroviaria francese. Il treno partiva dalla stazione di Lyon a Parigi alle 13.10 per giungere a Nizza alle 23.20 (poi con le velocizzazioni il treno arrivò nella città della Baia degli angeli alle 22.25). Il treno fu l'unico a non fermare nella stazione di Digione, stazione di riferimento della linea Parigi-Lione, consentendo di raggiungere Lione da Parigi in meno di 4 ore, vera prodezza di velocità (160 chilometri di punta) per l'epoca. Per la lunghezza del tragitto, quasi dieci ore da capolinea a capolinea, e per l'importanza delle stazioni collegate, il treno era naturalmente predisposto a offrire dei servizi di alto livello, studiati per accontentare una clientela reputata tra le più difficili. Per questo motivo le ferrovie francesi proposero dei servizi assolutamente unici, almeno per quanto riguardava il trasporto ferroviario europeo. Oltre ai servizi di base, più o meno simili a quelli degli altri TEE, come l'accoglienza dedicata sulle banchine, un personale tra i più competenti, degli annunci in diverse lingue e del materiale di ultima generazione. Le ferrovie francesi dedicarono carrozze speciali per offrire dei servizi inusuali come un ufficio segreteria per gli uomini d'affari che avessero avuto necessità di effettuare delle chiamate urgenti, una carrozza trasformata in tabaccaio, dove i passeggeri che lo desideravano potevano rifornirsi di sigarette (a quel tempo era lecito fumare a bordo dei treni), in riviste di ogni genere, in giornali (su questo treno le ferrovie francesi proponevano una selezione di giornali regionali tra le regioni attraversate) e diversi oggetti che si potevano trovare nei tabaccai classici nonché dei biglietti per i trasporti pubblici delle principali città attraversate (Parigi, Lione, Marsiglia, Tolone e Nizza). In un'altra carrozza furono allestite due botteghe (cosa del tutto eccezionale su un treno europeo, anche per l'epoca, ancor di più ai nostri giorni), la prima era una bottega di abbigliamento uomo/donna che proponeva abiti, cravatte (si era sempre su treno d'affari), costumi da bagno (l'estate, vocazione turistica del treno) e altri abbigliamento per il piacere dei passeggeri. Un'altra sezione della carrozza era dedicata a un barbiere/parrucchiere a totale disposizione dei passeggeri che intendevano rifarsi il taglio prima dell'arrivo a Parigi, o nelle destinazioni della Costa Azzurra. Questo servizio riscuoteva un gran successo, al punto che per alcuni periodi, in particolare d'estate, era necessario prenotare i servizi già all'acquisto del biglietto, al fine di poterne usufruire. La SNCF pensava di installare altri servizi, come persino una carrozza cinema, così da dare la sensazione che il tempo scorresse ancora più veloce. I passeggeri apprezzarono molto questi servizi, servizi che contribuirono, a loro modo, a contribuire, ad accrescere la notorietà del treno, come uno dei più famosi della storia delle ferrovie francesi.

Il servizio di ristorazione contribuì a favorire il nome di questo treno nel mondo ferroviario. Ci si aspettava un servizio di ristorazione di altissimo livello. Vi era sia una carrozza ristorante che una carrozza bar o bistrot. Il personale dedicato al solo servizio di ristorazione ammontava a 18 persone. Era possibile servire 300 persone, sia a pranzo che a cena, per coloro diretti in Costa Azzurra. Quando il treno serviva 300 coperti a pranzo, era necessario procedere a tre servizi diversi. I passeggeri dovevano essere coccolati e si doveva far in modo di accontentare, il più possibile, i loro desideri. I pasti erano preparati con prodotti freschi e di qualità, da una squadra di tre chef et un pasticciere sempre presente a bordo del treno. Per riportare un aneddoto: era norma che il treno si rifornisse di prodotti freschi durante le sue fermate, diventò famoso per le fragole (in primavera/estate) che venivano caricate direttamente a bordo del treno durante la sosta ad Avignone. I passeggeri abituati si recarono subito al bar o alla carrozza ristorante per gustare la frutta e diede loro così il benvenuto nel mediterraneo, regione ricca di sole e di prodotti saporiti.<sup>270 271 272 273 274 275</sup>

Il treno fu uno dei più famosi fra tutte le relazioni TEE, per l'importanza e il fascino delle città e delle regioni collegate, per il livello di servizio offerta ai passeggeri, per l'incredibile varietà di servizi offerto ai passeggeri senza poi dimenticare le prodezze tecniche. Il treno fu per diversi anni uno dei più veloci al mondo e i suoi tempi di percorrenza furono sempre migliorati man mano che entravano in servizio diversi porzioni di linee elettrificate (bisognò aspettare il 1970 per vedere il completamento dell'elettificazione sulla linea Marsiglia-Nizza) e per il materiale sempre di moderna costruzione trainato dalle più potenti locomotive del parco rotabile delle ferrovie francesi.

## Viaggio sul “Settebello” e le prime corse delle “E 444”

Per quanto riguarda il fronte italiano, non possiamo non prendere ad esempio, il famoso “Settebello”, vera bandiera dell'arte di viaggiare all'italiana, e probabilmente uno dei pochi treni italiani impressi nella memoria collettiva. Il “Settebello” non era di recente costruzione,

---

<sup>270</sup> J.P. Mathiaud, « Le Mistral côté cuisine », *Ferrovissime*, Op.cit., p.12.

<sup>271</sup> Allegato 15.

<sup>272</sup> Allegato 16

<sup>273</sup> Allegato 17

<sup>274</sup> Allegato 18

<sup>275</sup> Allegato 20

come visto in precedenza. Progettato negli anni del secondo dopoguerra, esso fu costruito in pochi esemplari nei primi anni del Cinquanta. Il materiale, subito riconoscibile per la sua particolare forma, fu impiegato sulla relazione Milano-Roma, da sempre la più redditizia dell'intera rete italiana. Grande fu la sorpresa delle direzioni del Raggruppamento Trans Europ Express quando appresero che le ferrovie italiane volevano fare rientrare questo materiale sotto il marchio TEE. Lo stupore proviene dal fatto che le amministrazioni ferroviarie dovevano inserire i loro migliori e più recenti materiali, come già visto in precedenza. Tuttavia, alla metà degli anni Sessanta, l'Italia non disponeva di un materiale consono al marchio Trans Europ Express. Le FS non avevano recepito un nuovo materiale durante il decennio Sessanta, a differenza di altri paesi europei. Si dovette aspettare il bando lanciato dall'UIC alla fine degli anni Sessanta perché finalmente l'Italia potesse mettersi al passo coi tempi. Gli anni del Settanta furono caratterizzati da investimenti nel campo ferroviario, e in particolare sui treni passeggeri. L'Italia ricominciò a credere nel futuro del trasporto ferroviario e, così, oltre all'ordinamento di un nuovo materiale, approntò la costruzione di nuove linee, che avrebbero portato alla più famosa di tutte, la mitica "Direttissima" tra Firenze e Roma, portata a termine a più riprese durante gli anni Settanta.

Così l'Italia propose il "Settebello" all'indomani della riforma del 1964 e della possibilità concessa alle amministrazioni ferroviarie di inserire nel marchio TEE dei treni a percorso nazionale (e non più esclusivamente internazionale). L'Italia non poteva permettersi di rimanere indietro rispetto ad altri paesi di primo piano come Francia e Germania, che avevano abbondantemente approfittato delle nuove opportunità, facendo rientrare nel marchio TEE tutti i loro treni più famosi. L'Italia seguì dunque questo modello, e lo seguì a tal punto che finì da superare i paesi sopracitati. Perché l'Italia era la meta più indicata per sviluppare dei treni TEE nella penisola. Senza la riforma del 1964, è assai improbabile che città come Roma o Napoli e, ancora meno, Reggio Calabria o Bari avrebbero ricevuto collegamenti del prestigioso marchio. La possibilità di creare dei treni Trans Europ Express nazionali permise ad un certo numero di città non solo di figurare nell'elenco europeo delle destinazioni servite dai treni TEE, ma soprattutto di vedere incrementate le loro relazioni con città importanti (come Milano o Roma) da treni che dimezzavano i tempi di percorrenza abituali e offrivano loro un pacchetto di servizio di alto livello. I treni TEE nazionali, in un certo qual modo, contribuirono a migliorare sostanzialmente i collegamenti tra le diverse realtà della penisola.<sup>276</sup>

---

<sup>276</sup> Allegato 20

Ogni esemplare del “Settebello” fu inaugurato con festeggiamenti, come lo si può notare negli archivi di diverse riviste italiane, *in primis* la famosa *Voce della Rotaia*. La stessa rivista si fece portavoce di un giornalista americano che, nel 1964, scrisse un reportage sul treno italiano per la rivista americana *The New Yorker*. Questo giornalista di nome John Baindridge, salì sul famoso convoglio presso la stazione Termini di Roma per recarsi a Milano. Il giornalista americano dichiara di non aver mai preso l’Orient Express, ma di aver avuto la grande soddisfazione di salire a bordo del “Settebello”. Il giornalista americano indica che il treno venne riconosciuto alla prima occhiata da molti viaggiatori, per via del suo *design* caratteristico e lo definì, riprendendo le parole dello scrittore inglese Cyril Connolly, “uno dei treni più belli del mondo, con dolci anapesti”. Per rispondere alle domande poste dal giornalista americano, le ferrovie italiane inviarono il Dottore Fausto Cinotti, ingegnere delle FS, per dare spiegazioni chiare e precise alle domande tecniche che il giornalista americano avrebbe posto.<sup>277</sup>

Il giornalista indica che il treno partiva ogni giorno alle 10.32 dal binario 1 della stazione Termini di Roma. I 160 posti che il treno poteva contenere erano sempre pieni. Il giornalista americano si meravigliò per i servizi offerti ai viaggiatori, in particolare per l’altoparlante che diffondeva annunci ai passeggeri in diverse lingue. Il *design* del treno era “chiaro e luminoso, fa pensare a un aereo”. Il giornalista era sorpreso per la spaziosità degli scompartimenti, il doppio rispetto a una comune prima classe. Continuava la sua visita a bordo, stupendosi per gli armadi con porte scorrevoli.

Il treno “Settebello” fu il più remunerativo di tutti i treni italiani secondo il giornalista, il che non deve sorprenderci, essendo il treno più veloce e confortevole della tratta Milano-Roma. Tra l’altro, il giornalista si felicitava del fatto che il treno aveva solo due fermate, presso Firenze e Bologna, e un’altra, su richiesta a Piacenza, per passeggeri diretti verso Genova. Un altro aspetto tecnico dell’articolo mette in rilievo il fatto che l’intero percorso era già elettrificato.

Il reporter americano rimase affascinato dalla velocità elevata mantenute dal treno, soprattutto sulla tratta Bologna-Piacenza, dove il treno raggiunse la velocità massima di 160 chilometri orari, aggiungendo che, senza le curve, il treno avrebbe mantenuto velocità elevate su tutto il percorso dal Lazio fino alla Lombardia.

Il personale a bordo del treno contava nove persone, impiegati delle Ferrovie dello Stato e altre nove figure afferenti alla *Compagnie des Wagons Lits* (CIWL) incaricati di prestare servizi a bordo del treno per la ristorazione e il bar. Per il pranzo, le Ferrovie dello Stato avevano previsto

---

<sup>277</sup> Allegato 21.



un massimo di tre servizi di un'ora e mezza ciascuno, in modo da accontentare tutti i passeggeri che desideravano mangiare durante il tragitto. Il ristorante era definito come felice e un luogo nel quale si mangiava “da sogno”.

L'articolo si concludeva con l'arrivo a Milano Centrale in perfetto orario, una stazione tutta di “ferro e vetro nero, davvero impressionante”. Il viaggio veniva descritto come “un viaggio dolce” messo a paragone con gli altri viaggi effettuati dal giornalista americano.<sup>278</sup>

Nel 1978, il giornale *La Stampa* dedicò un reportage al “Settebello” sulla tratta Milano-Roma intitolando l'articolo “In viaggio su quel treno che si chiama “Settebello””. I passeggeri del treno “Settebello” erano prevalentemente uomini d'affari, tutti con una valigetta per un viaggio di massimo 24 ore. Leggevano *La Repubblica* appena seduti sulle elegantissime e confortevoli poltrone blu. Appena partito, l'autoparlante annunciava in tre lingue diverse che il bar era aperto e che era a disposizione nella carrozza ristorante. L'ambiente del treno fa pensare al giornalista ad un treno svizzero o a un *club* londinese. Nel treno, è eccezionalmente proibito fumare e nessun passeggero trasgrediva questo divieto. Fino a Bologna, il treno era silenzioso, tutti i passeggeri stavano leggendo i giornali messi a disposizione dalle ferrovie italiane. Dopo Bologna, ci furono alcune discussioni, ma solo tra conoscenti, con un gergo tecnico incomprensibile per una persona qualunque. Parlavano tra di loro di *marketing*, di nuovi contratti, di ingegneria. Si scambiavano commenti sull'attualità e si incominciava a parlare degli appuntamenti romani appena il treno fosse arrivato. Dopo Firenze, iniziava un'altra tappa del viaggio, quella forse più attesa: suonò il carillon, che invitava i passeggeri alla carrozza ristorante per consumare il pranzo. I passeggeri presero posto, quasi meccanicamente ai tavolini, da veri abituati, e si discusse se il treno sarebbe riuscito a recuperare il ritardo preso tra Bologna e Firenze. Durante il pranzo, le discussioni si riaccessero circa il contesto lavorativo e ciò fino all'arrivo a pochi chilometri da Roma. Dopo il pranzo e il caffè, i passeggeri ritornarono alla loro poltrone per qualche decina di minuti, prima dell'arrivo, sempre maestoso, a Roma Termini. I passeggeri, già pronti alla discesa, prima dell'ingresso in stazione lasciarono intendere che gli appuntamenti erano tanti, che non c'era tempo da perdere.<sup>279</sup>

Il treno “Settebello”, come gli altri treni TEE, era frequentato dalla medesima categoria socio-professionale, degli imprenditori che facevano il viaggio Milano-Roma per affari e desideravano ritrovarsi tra di loro, con le loro abitudini (caffè in partenza da Milano, lettura dei

---

<sup>278</sup> « Un Americano sul Settebello », *Voce della Rotaia*, Giugno 1964, Roma, p. 12.

<sup>279</sup> C. Castellaneta, « In viaggio su quel treno che si chiama « Settebello », niente crisi siamo in prima classe », *La Stampa*, 10/04/1978, Torino, p. 3.

giornali, conversazioni di lavoro, pranzo, preparazione prima dell'arrivo a destinazione) il che fa pensare che il treno fosse quasi tacitamente quasi riservato per loro. In effetti, queste categorie amano viaggiare sempre allo stesso modo, secondo standard precisi. Non sarebbe stato infatti tollerabile, ad esempio, che un bambino giocasse nel bel mezzo del treno. Si vedrà più avanti nel lavoro, in un'inchiesta più fornita su quest'argomento più fornito.

Il "Settebello" ha segnato comunque la sua epoca, col suo design peculiare ha conquistato il diritto di entrare nella mitologia ferroviaria europea. Fu uno dei treni maggiormente riconosciuti del tempo e uno dei pochi treni che a farsi un nome su scala europea. Rappresentava il servizio all'italiana, nella sua eccellenza ed era un potente veicolo per trasmettere i valori italiani a tutti i passeggeri, specialmente quelli stranieri, che avessero voluto fare questa bella esperienza.

Se il trasporto ferroviario fu nuovamente scelto come mezzo sul quale investire, in Italia si tardò a farlo, motivo per cui non si investì su un nuovo materiale all'inizio degli anni Sessanta, così come accade in Svizzera o in Francia. Si dovette aspettare il 1967, anno storico per le ferrovie italiane, durante il quale fu inaugurata una nuova classe di locomotive, le famosissime E444, le quali hanno trainato i più famosi treni italiani ed internazionali (circolanti in Italia) fino a tempi molto recenti, questo dopo una revisione completa negli anni Novanta L'8 novembre 1967 avvenne la corsa inaugurale da Roma Termini a Napoli Mergellina. Grandi furono le aspettative per l'evento, ne furono testimonianza le banchine della stazione romana, affollata di gente riunitasi per l'evento.<sup>280</sup> Il treno era formato da sei carrozze passeggeri e da un bagagliaio, viaggiava con una velocità media di 150 chilometri orari e con velocità di punta che sfiorava i 200 chilometri orari in diversi punti del tracciato. Tra gli invitati all'evento, vi fu il Presidente del Consiglio di allora, l'Onorevole Aldo Moro e diversi ministri tra cui quello dei trasporti, l'Onorevole Scalfaro. All'arrivo a Napoli, vi fu l'accoglienza del treno dagli ufficiali della città partenopea e si tenne un ricevimento presso la Pinacoteca Farnese, allestita per l'evento.<sup>281</sup>

Come da tradizione, fu presto dato un nome a questa nuova locomotiva, dopo un sondaggio dei lettori dalla rivista di riferimento in materia di ferrovia *Voce della Rotaia*, ironicamente chiamata "Tartaruga". Questo tipo di locomotive è importante, non solo perché permise all'Italia di confrontarsi alla pari con gli altri paesi europei, in termini di velocità, ma anche perché

---

<sup>280</sup> D. Loffredo, « Da Roma Termini a Mergellina », *Voce della Rotaia*, 11/1967, p. 3.

<sup>281</sup> G.M., « Prova ufficiale del treno « Tartaruga », sulla Roma-Napoli supera i 200 chilometri l'ora », *La Stampa*, Torino, 9/10/1967, p.17

contribuirono a diminuire i tempi di percorrenza tra le città della penisola. Essi hanno potuto dimostrare tutto il loro potenziale quando la nuova linea ferroviaria “Firenze-Roma” è stata aperta alla circolazione nella seconda metà degli anni Settanta, dove hanno potuto sfrecciare oltre i 200 chilometri orari, trainando i treni italiani più rinomati, tra cui evidentemente i treni Trans Europ Express che circolavano in Italia. La messa in servizio di questo nuovo tipo di locomotive segnò in qualche modo il ritorno della ferrovia in Italia, intento come mezzo di trasporto sul quale valeva la pena di investire, anche se gli investimenti furono ben inferiori rispetto a quelli previsti per i concorrenti del treno, vale a dire l’aereo e il trasporto su gomma.

### Il TEE giunge in Spagna con il treno “Catalan”

Alla fine degli anni Sessanta, la Spagna riuscì a concretizzare l’obiettivo di entrare a far parte del raggruppamento TEE. Per la Spagna, questo passo era molto di più che un mero collegamento veloce con il resto dell’Europa. Il treno era già attivo sin dal 1955 e collegava quotidianamente Barcellona con Ginevra. Mediante un sistema innovativo, frutto dell’ingegneria spagnola, un nuovo tipo di treno, i cosiddetti *Talgo*, erano capaci di adattarsi a scartamenti di binari diversi. Come è noto, i binari spagnoli, per motivi storici, hanno uno scartamento diverso, risalente al XIX secolo. Con il nuovo sistema, i passeggeri non scendevano più dal treno, ma rimanevano al loro posto, mentre il treno passava con velocità a passo d’uomo su un’infrastruttura disposta nella stazione di confine di Port Bou, dove il treno si adattava al nuovo scartamento desiderato (francese o spagnolo secondo il senso di marcia).

Per lo Stato spagnolo, a lungo isolato dal continente durante il XX secolo per dei motivi storici che non si riprenderanno in questo lavoro, si concretizzò la possibilità di essere in qualche modo collegato al resto dell’Europa, anche se il tragitto del treno si concludeva a Barcellona, cioè a pochi chilometri dal confine con la Francia. Del resto, fu l’unico treno Trans Europ Express ad interessare la Spagna. Questa decisione fu presa nel corso della Conferenza degli orari tenutasi a Praga dal 18 al 27 settembre 1968. Simbolo dei tempi, lo stesso giorno prese il via il famoso treno “Puerta del Sole”, che collegava Parigi a Madrid via il Paese Basco. La Spagna, uscì dunque del suo isolamento ferroviario con i treni diretti in Francia e in Svizzera.<sup>282</sup>

---

<sup>282</sup> J.M.Dupuy, *Les trans europ express*, Le train, Op.cit., p.104.

Tuttavia, e qui sorge la principale differenza, la Spagna spinse insistentemente per fare parte dei paesi membri del Raggruppamento Trans Europ Express, con la RENFE, amministrazione ferroviaria spagnola. Per questo motivi, fu necessario coinvolgere l'istanza governativa del Raggruppamento TEE, in particolare il Comitato direzionale TEE e Comitato misto e si dovette procedere ad una modificazione del regolamento organico, al fine di aggiungere la Spagna quale membro a pieno titolo del Raggruppamento.

Tuttavia, ed è l'elemento che desta più domande, diversi altri paesi furono coinvolti nel progetto TEE senza richiedere l'ammissione nei diversi circoli direzionali. L'esempio più emblematico venne offerto dall'Austria, che fu coinvolta, seppur in modo marginale, dal 1957 con il passaggio sul suo territorio del treno TEE "Mediolanum", il quale collegava Milano a Monaco di Baviera facendo una fermata nella città tirolese di Innsbruck. Qualche anno più tardi, l'Austria, fu nuovamente coinvolta con il treno TEE "Prinz Eugen", il quale collegava Brema a Vienna e solo allora fu inserita nell'elenco delle amministrazioni ferroviarie facenti parte del Raggruppamento TEE, e dunque rappresentabile nelle istanze direzionali di Utrecht.

Il discorso fu diverso per la Danimarca. Questo paese fu coinvolto nella rete TEE dal treno "Merkur", il quale collegava Stoccarda a Copenaghen. Anche se questo treno ebbe vita breve, solo quattro anni dal 1974 al 1978, le ferrovie danesi non chiesero di essere rappresentati nelle istanze direzionali del Raggruppamento TEE a Utrecht.

Il TEE "Catalan" seguiva lo stesso percorso e lo stesso orario del treno precedente, parimenti chiamato "Catalano" ma non facente parte del Raggruppamento Trans Europ Express. Si percepisce meglio, forse maggiormente sotto questa angolatura, quanto l'amministrazione spagnola volesse far parte del Raggruppamento. La rivista francese *Ferrovissime* parla anche del fatto che questo treno costituiva "lo stivaggio della Spagna al resto dell'Europa". Il treno assicurava un alto livello di comfort, probabilmente fu uno dei treni più confortevoli di Spagna; se non uno dei treni più confortevoli della penisola iberica.<sup>283</sup>

Il treno partiva tutti i giorni a metà mattinata sia da Ginevra che da Barcellona (9.45 da Ginevra e 10.30 da Barcellona) per giungere nelle loro rispettive destinazioni a inizio serata. La durata del viaggio, piuttosto lunga per un treno TEE, giustificò a maggior ragione il suo inserimento fra i treni a vocazione turistica, anche se permetteva a certi imprenditori di raggiungere la

---

<sup>283</sup> « La disparition annoncée des Talgo en France », *Ferrovissime*, décembre 2018, Paris, p. 14.

Catalogna dal Sud della Francia o alcuni diplomatici diretti a Ginevra, città ospitante numerose organizzazioni internazionali a cominciare dalla sede delle Nazioni Unite in Europa.

Per quel che riguarda gli archivi sul treno TEE “Catalan”, è stata ritrovata traccia di scambi epistolari tra le amministrazioni francesi e spagnole. Una lettera, datata del 30 aprile del 1968, firmata dal Direttore Generale delle ferrovie francesi, il Signore Guibert, indica che le ferrovie francesi si mostravano favorevoli all’ingresso della RENFE (ferrovie spagnole) nel Raggruppamento TEE.<sup>284</sup>

L’anno seguente, le ferrovie francesi mandarono una lettera ai colleghi spagnoli per “assicurarsi”, che il servizio di ristorazione sarebbe stato a cura della CIWL, come sarebbe effettivamente stato sin dall’inizio del servizio.

Inoltre, una nota interna alle ferrovie francesi informa che prossimamente il treno “Catalan” sarebbe passato sotto il marchio TEE, essendo ormai denominato “TEE CATALAN TALGO” per differenziarlo dalla vecchia denominazione, anche se nei fatti era cambiato assai poco. Riferisce che la volontà delle ferrovie spagnole era stata referenziata il 5 maggio 1969 a Utrecht, sede delle ferrovie olandesi e del Raggruppamento TEE (essendo le ferrovie olandesi state l’amministrazione amministratrice, vedere capitolo 1) come treno Trans Europ Express. Stando così le cose, la nota delle ferrovie francesi invitava a cambiare tempestivamente, per essere pronti alla data della partenza del nuovo treno il 1° giugno 1969, i cartelli nelle stazioni interessate, di ristampare i volantini con gli orari, di modificare ogni documento che contenesse il vecchio nominativo. Inoltre, essendo oramai un treno categorizzato TEE, si invitava a favorire quel treno con “privilegi”, concessi agli altri treni dello stesso marchio; ovvero precedenza del treno in caso di ritardo, fermata del treno, se possibile, sui migliori binari delle stazioni, senza dimenticare altri servizi come un personale capace di padroneggiare più lingue.<sup>285</sup>

Con il passaggio del treno sotto la sigla TEE, si dovette procedere a migliorare le coincidenze con l’Italia. Precedentemente, come visto nel capitolo 2, il treno “Catalan” aveva una coincidenza, durata pochi anni, nella stazione di Montmélian (piccola città francese alle porte di Chambéry), con il treno TEE “Moncenisio”, che collegava Lione a Milano. Questa coincidenza non riscosse un grande successo, poiché causava perdite di tempo per il treno TEE italo-francese, a favore di pochi passeggeri interessati della coincidenza. Con l’ingresso del nuovo treno Ginevra-Barcellona sotto il marchio TEE, le amministrazioni francesi e italiane

---

<sup>284</sup> AHSNCF, Le Mans, Busta 0010LM0032.

<sup>285</sup> Ibid.,

decisero di trovare un'altra soluzione, al fine di assicurare una giusta coincidenza per i passeggeri provenienti o diretti *da e in* Spagna. Così, fu deciso di prolungare il treno TEE "Ligure" da Marsiglia ad Avignone, in modo da assicurare una coincidenza nella città dei papi. Avignone divenne dunque il capolinea del treno che oltre a favorire i contatti con l'Italia, permise ai passeggeri di raggiungere più facilmente e velocemente questa parte della Provenza. Con questa soluzione, si trovò una via di mezzo tra il proporre ai passeggeri italiani una possibile coincidenza con la Spagna e favorire i collegamenti con la valle del Rodano. Ad Avignone, il vantaggio permise di offrire delle coincidenze sia per Barcellona che per Ginevra, con un incrocio di treni ben rodati. Il primo treno ad arrivare in stazione fu il treno "Ligure" proveniente da Milano, in arrivo alle 14.18. Il secondo fu il treno proveniente da Ginevra e diretto a Barcellona, in arrivo alle 15.02, il terzo fu il suo corrispettivo da Barcellona diretto in Svizzera, arrivo alle 15.14 e infine ripartenza del TEE "Ligure" alla volta di Milano alle 15.25. Con la partenza del "Ligure" si chiudeva il cerchio, tutte le coincidenze essendo state realizzate.

In sintesi, il treno TEE "Catalan" fu stato un treno fortemente desiderato dal governo spagnolo nello spirito di un avvicinamento al resto dell'Europa. Il treno che collegava Ginevra a Barcellona non era stato creato per l'occasione, ma era un treno precedentemente esistente, che venne riammodernato per poter soddisfare gli alti standard del marchio Trans Europ Express. Appare evidente che il treno era nato per volontà del governo spagnolo, che voleva che il paese fosse inserita nel Raggruppamento TEE, cosa non scontata come dimostrarono gli esempi dell'Austria e del Danimarca. Con il treno TEE "Catalan" la Spagna poté figurare sulla mappa dei treni veloci e prestigiosi. Il treno non era particolarmente veloce, tenendo conto sia del processo di cambio di scartamento al confine franco-spagnolo, sia per la linea, piuttosto tortuosa, nel Sud della Francia e nelle Alpi da Grenoble a Ginevra. Il treno fu prevalentemente un treno a carattere turistico, dedito al trasporto dei passeggeri verso le città accoglienti della Catalogna, anche se il treno poteva contare sui ruoli di rilievo sia di Ginevra e di Barcellona, per attirare una clientela di imprenditori e diplomatici su alcune tratte del tragitto, ad esempio Montpellier/Barcellona o Grenoble/Ginevra. Infine, il treno poté contare su una coincidenza per l'Italia con il prolungamento del TEE "Ligure" da Marsiglia a Avignone, appositamente per questo motivo.

Gli anni Sessanta rappresentarono il periodo nel quale i treni tennero testa alla competizione offerta dai nuovi mezzi di trasporto, quali l'automobile e l'aereo. Tanti esperti del settore avevano scommesso, senza equivochi, sulla fine del trasporto ferroviario, almeno

per quanto riguardava lo spostamento dei passeggeri. Il settore della mobilità doveva dividersi in due assi: il primo per gli spostamenti a corto/medio raggio, effettuati maggiormente con il trasporto su gomma e l'aereo per i viaggi di lunga percorrenza. Il treno era destinato ad essere relegato ai libri di storia.

Il trasporto ferroviario dimostrò, tuttavia, una resilienza che destò stupore. Seppe crearsi uno spazio intermedio nei vari mercati, presi d'assalto dai nuovi mezzi di trasporto. Questi ultimi beneficiarono della maggioranza delle risorse pubbliche in materia di investimenti pubblici, specie per la creazione di strade veloci (autostrade) e aeroporti nelle periferie delle grandi città europee.

Per lo più, il treno sarebbe stato relegato ai viaggi regionali, in modo da offrire alcune alternative al trasporto su gomma, specialmente attorno alle grandi metropoli, nelle quali cominciò a sorgere il problema dell'ingombro stradale.

La resilienza del trasporto su rotaia fu dovuta a certe personalità delle ferrovie europee che credettero in questo mezzo, andando a contro corrente rispetto all'opinione generale. Puntarono sulla velocità dei treni, sulla costruzione di locomotive ed elettrotreni sempre più potenti in grado di superare delle velocità insospettabili. Fra queste personalità, è bene sottolineare l'importanza strategica di personaggi quali Louis Armand, presidente delle ferrovie francesi durante gli anni Cinquanta e poi passato alla guida dell'Unione Internazionale delle ferrovie; Franciscus Dan Hollander, ideatore del progetto TEE e presidente delle ferrovie olandesi e altri come l'ingegnere Rissone, al vertice delle Ferrovie dello Stato. Essi furono gli ideatori di un nuovo modo di viaggiare sulle rotaie. Se questi personaggi cominciarono il loro progetti negli anni Cinquanta, in particolare i record di velocità francesi nel 1954 e nel 1955, con il lancio del marchio Trans Europ Express nel 1957, condusse ad una nuova prospettiva del viaggio in treno.

Più in particolare, i treni Trans Europ Express giocarono un ruolo fondamentale nel cambio di prospettiva per quel che riguarda il viaggio in treno. Gli anni Sessanta, rappresentano la concretizzazione e il successo dell'impresa. Il concetto alla base dei treni TEE funzionava: le persone aderivano al prodotto proposto, le destinazioni si moltiplicarono, così come il numero di treni contrassegnati dalla celebre sigla. I treni TEE permisero di accorciare delle distanze tra città poste a media distanza l'una dall'altra: gli esempi più rappresentativi sono l'asse Parigi-Bruxelles e l'asse Milano-Zurigo. L'aumento del comfort, coniugato a servizi di alto livello, soddisfarono i clienti più esigenti oltre ogni aspettativa, facendo del progetto di Dan Hollander

un vero successo. I viaggiatori rispondevano positivamente al nuovo prodotto e spesso tornavano a viaggiare a bordo dei treni TEE.

Per andare incontro alle aspettative dei passeggeri, le amministrazioni ferroviarie innovarono e crearono meraviglie ingegneristiche come l'elettrotreno RaetEEII delle ferrovie svizzere, primo treno policorrente al mondo, o ancora la locomotiva CC40100 delle ferrovie francesi, in grado di circolare sotto quattro correnti diverse. Dal punto di vista del comfort, le amministrazioni cercarono di rinnovare il loro materiale rotabile: un esempio furono le ferrovie francesi, che misero in circolazione le loro vetture TEE PBA, PBA per Parigi Bruxelles Amsterdam, l'asse TEE più proficuo. Questo nuovo materiale era solo un'anticipazione di quanto sarebbe avvenuto alla fine degli anni Sessanta, con l'ordine da parte di molte amministrazioni ferroviarie, di nuove carrozze, tramite il meccanismo Eurofirma.

L'anno 1964 fu però lo spartiacque dell'intera avventura Trans Europ Express. La concessione data dalla direzione del Raggruppamento TEE, su spinta dalle ferrovie tedesche, di far circolare dei treni sotto il marchio TEE per un percorso unicamente nazionale, andando quindi contro quanto ideato dal fondatore Dan Hollander, di dar vita a treni dagli itinerari esclusivamente internazionali e circolanti su scala europea, cambia in profondità il destino dei treni Trans Europ Express e si rivelò, nonostante tutto, la scelta vincente per il marchio. Questo perché, con la riforma del 1964, si accrebbero drasticamente il numero dei treni TEE in circolazione, come il numero delle città collegate dal prestigioso marchio.

Le amministrazioni ferroviarie, principalmente quelle tedesche e francesi, si affrettarono a soddisfare i requisiti per far rientrare i loro treni più famosi sotto il marchio TEE, che oltre ad essere oramai un marchio di gran prestigio divenne anche un marchio riconosciuto in tutta Europa.



## **Capitolo 4: gli anni 1970, tra l'apice del servizio Trans Europ Express e un progressivo indebolimento del marchio**

Gli anni Settanta si presentano come i più prolifici per i treni Trans Europ Express, che raggiusero la massima espansione della rete. Il decennio vide il rinnovo del trasporto ferroviario su scala europea, non più in pericolo come nel decennio precedente. Il trasporto su rotaia riuscì, ancora una volta, a rimettersi in gioco, riservandosi il proprio spazio tra il trasporto aereo e quello in automobile. Il treno beneficiò di infrastrutture potenti, che si dimostrarono particolarmente adatti ad una trasformazione elettrica, che permise di incrementare sia il comfort, sia la velocità dei treni. L'impresa ingegneristica, intrapresa negli anni Sessanta, permise di favorire ulteriormente il sistema ferroviario non solo su scala nazionale, ma anche su scala europea. Il treno beneficiò anche dell'aumento dei viaggi in Europa, tenendo conto dell'aumento del tenore di vita, che suscitarono un aumento degli spostamenti su scala continentale.

Le amministrazioni ferroviarie capirono che il trasporto su rotaia aveva un ruolo ancora attivo nel settore della mobilità. Così essi lanciarono diverse iniziative volte a migliorare le offerte per i viaggi. Nel corso degli anni Cinquanta e Sessanta, il trasporto ferroviario rispose alle domande di mobilità, perdendo tuttavia sempre più clienti a vantaggio del trasporto su gomma (sia autobus che automobili personali). Il treno si rivolse, quindi, alle categorie socio professionali medio basse, che viaggiavano su treni che tardavano a rinnovarsi e nei quali il comfort era ridotto al minimo indispensabile. D'altro canto, il progetto Trans Europ Express, come si è visto, riportò incredibilmente e magistralmente sui binari una clientela, che in assenza di tale offerta, sarebbe confluita nella concorrenza. Gli anni Settanta furono quelli in cui le diverse amministrazioni ferroviarie europee cercarono di rifarsi dello stacco, venutosi a creare con i mezzi di trasporto su gomma. Innanzitutto, si assistette ad una rivoluzione nel campo del materiale ferroviario: esso venne rinnovato da cima a fondo per lasciare posto a un nuovo e più confortevole, e ciò fu possibile in Europa grazie al bando Eurofima, passato in comune dalle amministrazioni ferroviarie. Gli anni Settanta videro circolare le ultime locomotive a vapore, chiudendo la fase più lunga e cospicua del trasporto ferroviaria sin dalle origini. Parimenti, le

carrozze con sedili in legno scomparvero in via definitiva dai binari europei, lasciando spazio a nuove carrozze. Per favorire il ritorno dei passeggeri ai treni, le amministrazioni europee gareggiarono al fine di proporre dei prodotti allettanti, come l'invenzione del marchio Intercity da parte delle ferrovie tedesche. Seppero sfruttare con tale efficacia il marchio che questo è arrivato sino ai nostri giorni.

Il rinnovo del materiale ferroviario fece sì che i treni potessero moltiplicare le destinazioni e le frequenze, permettendo di accrescere delle possibilità di viaggio per i passeggeri, che in passato (eccetto per i treni TEE) era piuttosto basilare, contribuendo quindi a riportare sui binari diversi viaggiatori.

La sfida degli anni Settanta si svolse dunque tra le diverse categorie di treno, e questo nell'attesa dei treni ad alta velocità. Mentre gli aerei e il trasporto su gomma continuavano a prendere delle quote di viaggiatori al trasporto ferroviario. Si assisteva in questo frangente ad una reale volontà, da parte sia dei politici che degli imprenditori, di favorire il trasporto su rotaia e dunque di investire nuovamente in questo mezzo. I treni TEE furono ancora, per l'ultimo decennio, il fiore all'occhiello di tutti i servizi ferroviari europei, raddoppiati tra la fine degli anni Sessanta e l'inizio degli anni Settanta, con l'autorizzazione dei viaggi sui soli percorsi nazionali, precedentemente vietati, come visto nel capitolo precedente.

## Una Società europea di ferrovia

La fine degli anni Sessanta e l'inizio degli anni Settanta rappresentarono un periodo di enfasi per la costruzione della comunità europea, processo avviato all'indomani del Trattato di Roma del 1957. Le società europee puntavano a rafforzare i loro legami culturali, politici e commerciali. La Comunità economica europea offriva loro un quadro ben definito. La questione dei trasporti fu al centro delle attenzioni delle istituzioni europee, così come dei governi dei singoli paesi membri. Se una gran parte di questi provvedimenti riguardò il trasporto merci, per motivi inerenti alla libera circolazione di queste all'interno dello spazio comunitario, una parte interessò invece il servizio passeggeri. In questo senso, le istanze europee puntarono sempre a facilitare l'attraversamento dei confini all'interno dello spazio comunitario.

Il Consiglio della Comunità economica europea dovette diramare un documento ufficiale per informare i paesi membri sui luoghi d'ingresso del territorio italiano. Questo testo, datato del 2

febbraio 1965, insisteva sul fatto che l'accrescimento degli scambi tra i paesi membri della CEE e la crescita esponenziale dell'economia italiana potevano rendere arduo l'accesso alle principali stazioni di confine. Il Consiglio CEE insistette sul fatto che l'economia italiana, avendo raddoppiato i suoi utili dal 1958, aveva visto un accrescimento dei suoi scambi commerciali, triplicando di conseguenza le merci in transito per la stazione di Chiasso e quadruplicandole per la stazione di Domodossola.<sup>286</sup>

L'istituzione europea ammonì per la mancanza di infrastrutture nelle principali stazioni di confine, necessarie per far fronte alla crescita del traffico, soprattutto di merci ma anche di passeggeri. La mancanza di infrastrutture, difatti, generava un ingombro che rallentava il traffico, provocando una serie di ritardi, per ogni tipo di treno, compresi quelli passeggeri. Fra i paesi ammoniti vi furono la Francia, la Svizzera e l'Italia, in particolare al fine di fluidificare il traffico in partenza da quest'ultimo paese. Il Consiglio della CEE preconizzò dunque la costruzione di nuove infrastrutture ai confini, in una stazione con lo spazio necessario per effettuare i controlli doganali con maggiore flessibilità e quindi consentire uno scaglionamento più celere del traffico.<sup>287</sup> Il tema fu ribadito da una nota, emanata dalla Commissione europea in data del 31 agosto 1965, nella quale si deploravano i tempi d'attesa nelle stazioni di confine e l'ingombro di queste che provocarono ritardi a cascata.

In un altro testo ufficiale, pubblicato il 16 maggio 1965, il Consiglio della CEE chiese una maggiore cooperazione tra le diverse amministrazioni ferroviarie nella creazione di uno standard unico per l'organizzazione e la gestione delle stazioni di confine, così da ridurre i tempi di viaggio e favorire un traffico più fluido.

Altro elemento che favorì la rinascita del treno in Europa. Come riscontrabile da un documento presente negli Archivi dell'Unione Europea a Fiesole, si tratta di un rapporto redatto dall'Onorevole Luigi Noé, in nome della Commissione dei trasporti del Parlamento europeo, datato del 21 dicembre 1972. In esso riferisce che "il trasporto aereo, al momento attuale, non riesce a rispondere alle necessità del mercato", a prescindere dall'espansione del traffico aereo sul nostro Vecchio Continente. Il rapporto auspica anche su un incremento nella sicurezza dei trasporti aerei rispetto agli anni Cinquanta. Per cui, la Commissione dei trasporti del Parlamento europeo stabilisce una mutualizzazione delle flotte aeree, sul modello ferroviario posto in essere da Eurofirma, al fine di fare abbassare i costi di produzione. Infine, ed è forse l'elemento più

---

<sup>286</sup> Archivi diplomatici francesi, La Courneuve (Paris), Busta 469INVA/151.

<sup>287</sup> Ibid.,

inatteso, la stessa Commissione del Parlamento europeo spingeva per dar vita ad una nuova compagnia pubblica europea, la quale doveva riprendere le flotte aeree di tutte le compagnie di bandiera dei paesi della Comunità economica europea. Questa nuova compagnia europea si sarebbe chiamata “Air Union” e la flotta aerea sarebbe stata ripartita tra i diversi aeroporti dei paesi membri, così come per la loro manutenzione.<sup>288</sup>

Nel giugno 1972, l’Onorevole Luigi Noé scrisse un altro rapporto, nel quale prese atto del fallimento della creazione di una grande compagnia pubblica europea, per disaccordi maggiori tra le diverse compagnie aeree: in particolare la compagnia olandese KLM che abbandonò per prima il tavolo delle trattative. D’altro canto, il governo francese aveva insistito perché fosse utilizzato un solo tipo di aereo, la famosa Caravalle, non a caso prodotta dall’industria aeronautica francese.<sup>289</sup>

In risposta alla crescita esponenziale di mobilità all’interno della CEE, la Commissione della politica regionale, della pianificazione territoriale, del territorio e dei trasporti, con sede a Lussemburgo, rese pubblico un rapporto scritto dal Professore Williams, dell’Università di Southampton, in data del 4 giugno 1973. Egli descrisse una gerarchizzazione in atto dei mezzi di trasporto su scala europea. L’aereo poteva avere il vantaggio della velocità, ma veniva limitato nelle sue possibilità di sviluppo, dai costi elevati per la costruzione degli impianti. D’altro canto, il grande vantaggio delle ferrovie era quello di poter appoggiarsi a una rete di infrastrutture già esistenti, ma che bisognava ristrutturare continuamente. I viaggiatori d’affari dovevano poter scegliere tra spostarsi con i treni Trans Europ Express o in aereo, favorendo la concorrenza laddove un mezzo di trasporto non era in grado di accontentare la richiesta di mobilità. Allo stesso tempo i mezzi di trasporto, dovevano creare un sistema armonioso, nel quale si potesse passare da un mezzo ad un altro, a seconda delle necessità.<sup>290</sup>

Nello stesso anno, il presidente della Repubblica svizzera, l’Onorevole Roger Bonvin, tenne un discorso per l’inaugurazione del Salone automobilistico di Ginevra, nel quale dichiarò che le risorse idrocarburiche si sarebbero esaurite nel 2020. Inoltre, dichiarò che l’inquinamento dell’aria e le vibrazioni avevano delle ripercussioni sul cittadino medio. Così, la Svizzera si dimostrò uno dei primi paesi a sensibilizzare sul rischio ecologico.

---

<sup>288</sup> Archivio dell’Unione europea [d’ora in avanti AUE], Fiesole, Busta PEO 22216, Fascicolo195/72, Rapport au nom de la Commission européenne du Parlement européen.

<sup>289</sup> Ibid.,

<sup>290</sup> AUE, Fiesole, Busta PEO 21393, Rapport du Professeur Williams, Commission de la politique régionale, de l’aménagement, du territoire et des transports, Luxembourg, 4 /06/1973.

In un altro discorso tenutosi a Losanna il 5 maggio 1972, il presidente Bonvin dichiarò che i tre quarti degli spostamenti degli svizzeri (a prescindere dalle distanze) erano effettuati tramite mezzi privati. Le ferrovie svizzere trasportavano solo l'1/6 della popolazione. Il presidente della Confederazione svizzera ribadì che la rete ferroviaria doveva essere costantemente mantenuta in buono stato e avvertiva sulla necessità di adattarsi alle esigenze del traffico, nonché dei progressi della tecnica.

Oltre alle questioni ambientali, come si sa di primaria rilevanza, il Presidente della Confederazione svizzera sostenne un progetto assai importante; sebbene, in questa fase, tale progetto era ancora ad uno stato embrionale, ovvero: una collaborazione tra i diversi mezzi di trasporto. Sino agli anni Settanta, i mezzi di trasporto, erano concepiti in un'ottica esclusivamente concorrenziale, non in un'ottica collaborativa. Seguendo tale linea, gli spostamenti dovevano farsi scegliendo un singolo mezzo di trasporto. Il Presidente svizzero lanciò il suo appello al fine di promuovere una "sana collaborazione" tra i mezzi di trasporto, facendo sì che i passeggeri scegliessero il mezzo più adatto per le diverse fasi del loro viaggio. Il presidente Bonvin poggiò il suo discorso sull'esempio degli aeroporti: spesso situati fuori dei centri cittadini, si verificò che il treno fosse il mezzo più pratico per raggiungerli, rispetto invece agli autobus, che oltre ad inquinare ingorgavano le strade delle città coinvolte. In tal senso, la Svizzera si rivelò un paese all'avanguardia, per via dell'accordo siglato tra le ferrovie svizzere e la compagnia di bandiera di allora, ovvero SwissAir. I due principali aeroporti della Svizzera (cioè quelli di Ginevra e Zurigo) furono coinvolti con successo in questa iniziativa. La stazione aeroportuale di Zurigo fu aperta nel 1980, con i primi progetti avviati agli inizi degli anni Settanta, mentre la stazione aeroportuale di Ginevra fu aperta al pubblico nel 1987.<sup>291</sup>

L'idea di collaborazione tra i diversi mezzi di trasporto fu un'idea che si prese sempre più piede. Venne sostenuta da numerosi governi e soprattutto dalle istituzioni comunitarie, al fine di favorire e accompagnare la crescente domanda di mobilità.

La mobilità nel decennio Settanta e quelli successivi furono fonti di interrogazioni per le istituzioni pubbliche, sia nazionali che comunitarie, come dimostrarono bene gli archivi delle istituzioni europee.

Nel mese di gennaio 1972, la Commissione dei trasporti del Parlamento europeo fece una domanda orale alla Commissione della CEE, per sapere quali fossero le prospettive future

---

<sup>291</sup> Archivio delle ferrovie svizzere, Windish, Busta 2004/015-155, Discorso del Presidente della Confederazione elvetica, Signore Bonvin, Lausanne, 5/05/1972.

nell'ambito dei trasporti. La Commissione CEE desiderava sapere se gli investimenti sarebbero stati fatti nel migliore dei modi e se i settori trasportistici potevano avere maggiori possibilità di essere sostenibile per il futuro.<sup>292</sup>

Inoltre, al seguito di una domanda del parlamentare, l'Onorevole Vredeling alla Commissione europea, avente per oggetto il materiale ferroviario, la Commissione europea gli rispose che il materiale ferroviario era di competenza delle amministrazioni ferroviarie nazionali. La Commissione europea spingeva perché fossero messe in atto delle collaborazioni tra le diverse amministrazioni europee, così da dinamizzare il settore delle ferrovie in Europa. La regolamentazione europea prevedeva che le amministrazioni non potessero accordare delle preferenze alla loro industria nazionale, specie quando si trattava di bandi nei quali potessero competere delle aziende esterne.<sup>293</sup>

Il 30 maggio 1973, l'onorevole Luigi Noé stila un documento ufficiale sullo sviluppo della politica comune dei trasporti. L'obiettivo fissato dal Trattato di Roma del 1957 di "instaurare un sistema di trasporto efficiente ed integrato al livello comunitario" era già stato superato, come notato dalla Conferenza di Parigi del 1971, che spingeva i paesi membri a elevare le loro ambizioni in questo campo. Secondo il rapporto, "la politica comunitaria dei trasporti deve costituire un fattore di progresso sociale, permettendo di rispondere ai bisogni di spostamento della collettività tutta". Per rispondere a questa sfida, la Commissione europea intendeva intensificare gli investimenti nel settore dei trasporti, coscienti che gli investimenti erano intrapresi dagli Stati membri e non dalle politiche comunitarie. Il rapporto, nelle sue conclusioni, auspicava una maggiore cooperazione tra le diverse amministrazioni ferroviarie, così come per le industrie chiamate a produrre del materiale ferroviario.<sup>294</sup>

Sulla stessa linea, l'Unione Internazionale delle ferrovie lanciava quello che si può chiamare un vero grido d'allarme, per quel che riguarda la cooperazione delle amministrazioni ferroviarie. A seguito della comunicazione, il Consiglio della Comunità economica europea avvia una risoluzione sulla "cooperazione tra le amministrazioni ferroviarie" in data del 8 ottobre 1971. In questa risoluzione il Consiglio CEE "invita le amministrazioni ferroviarie degli Stati membri a mettere in atto gradualmente una coordinazione e una cooperazione sempre più stretta." Inoltre, il Consiglio CEE costringe le amministrazioni ferroviarie a presentare annualmente un rapporto sullo stato delle collaborazioni con le amministrazioni ferroviarie

---

<sup>292</sup> AUE, Fiesole, Busta PEO 5254, Domanda orale del Parlamento europeo.

<sup>293</sup> AUE, Fiesole, Busta PEO1290, Domanda scritta alla Commissione CEE.

<sup>294</sup> AUE, Fiesole, Busta BAC3/1974, Rapporto dell'Onorevole Luigi Noé, 30/05/1973.

degli altri paesi membri. La necessità di una collaborazione più intensa tra le amministrazioni ferroviarie era giustificata dalla maggiore importanza rivestita dal campo ferroviario, nell'intento di creare uno spirito di comunità e per la convinzione che le ferrovie avessero un ruolo importante da ricoprire nell'avvenire: “essa diverrà uno strumento indispensabile per i bisogni della società futura”.

Il Consiglio CEE aggiunse che “il mercato dei trasporti è in piena espansione sul continente europeo e le ferrovie devono cercare il loro posto naturale nell'economia di mercato, facendo sì che arrivino a creare un sistema ferroviario europeo omogeneo, che offra prestazioni di alta qualità in modo da poter attirare nuovi viaggiatori”.

Così, il rapporto si pose una domanda di fondamentale importanza “non è forse venuto il momento, in questo spirito, di avviarsi verso la creazione di una nuova compagnia ferroviaria europea?”. Per la prima volta nella storia europea, questo rapporto fece capolino un'idea nuova: non sarebbero stati più i paesi membri, attraverso le loro amministrazioni ferroviarie pubbliche, a decidere degli investimenti in materia di ferrovie, bensì una nuova compagnia ferroviaria pubblica che avrebbe inglobato le amministrazioni ferroviarie esistenti e avrebbe fatto in modo di dare un nuovo impulso al trasporto su rotaia nel Vecchio Continente. In questo ambito, i piani ferroviari non sarebbero stati concepiti su scala nazionale, ma su scala europea. Contribuendo quindi ad azzerare il prezzo del trasporto ferroviario in Europa e mettendo in secondo piano le frontiere, migliorando di conseguenza, le connessioni tra i diversi paesi membri.<sup>295</sup>

Quest'idea venne posta nella prospettiva di innescare un dibattito sulla questione, tanto negli ambiti europei quanto in quelli nazionali. Tuttavia, altri archivi contenevano tracce di una volontà da parte di alcune figure del settore e di certi politici, in particolare tra i più favorevoli alla costruzione europea, di creare una nuova compagnia ferroviaria pubblica su scala europea. Gli archivi diplomatici francesi conservano documenti che vanno in questo senso. Così, nel 1972, il Consiglio della Comunità economica europea fu incaricato di progettare una nuova società chiamata “Società europea delle ferrovie”, il documento precisa che l'idea di integrazione delle ferrovie europee trovasse le sue origini nei fondamenti del Trattato di Roma, così come nello spirito che ne risultava. Tre anni dopo, nel 1975, il Consiglio CEE, in una lettera inviata al Ministero degli Affari esteri francesi, si mostra favorevole alla progressiva realizzazione di una società europea delle ferrovie. Per questo, il Consiglio CEE prevedeva una

---

<sup>295</sup> AUE, Fiesole, Busta CM2/1972.

cooperazione sempre più coesa tra le diverse amministrazioni ferroviarie allo scopo di giungere alla creazione di una vasta entità che avrebbe inglobato il tutto. Per questo, il Consiglio pensava alla creazione di un'entità ferroviaria europea, che non avrebbe avuto carattere giuridico; così da creare, poi, una politica commerciale e infine giungere alla standardizzazione del materiale e del coordinamento degli investimenti. Per quel che riguarda l'aspetto *marketing*: sarebbe stato adottato uno nuovo stemma, un nuovo simbolo, un nuovo slogan e dei nuovi messaggi pubblicitari in più lingue. Qualche mese dopo, il Consiglio della CEE pubblicò la sua decisione denominata "azione per la cooperazione sull'integrazione delle amministrazioni ferroviarie sul lungo termine". In questa decisione, il Consiglio della CEE "preconizza di cominciare con l'integramento della rete per poi tendere verso una integrazione globale che costituirebbe una fusione delle amministrazioni ferroviarie nazionali in una sola compagnia ferroviaria europea raggruppando le nove ferrovie dei paesi membri della Comunità economica europea." Alla fine della direttiva del Consiglio CEE, era riportato che "l'azione è da avviare nell'immediato". L'integrazione ferroviaria avrebbe dovuto vedere la luce entro il 1979, ovvero quattro anni dopo.

La Commissione europea si è espressa in modo favorevole, in una nota del 1975 conservata negli stessi archivi diplomatici francesi, aggiungendo che "la nuova entità dovrà rispondere alle esigenze degli utenti e andare nel senso dell'interesse comunitario".<sup>296</sup>

Gli archivi dello Stato francese conservano importanti archivi su questa vicenda. Un documento interno chiamato "Progetto di Memorandum francese della politica comune dei trasporti" datato del 20 marzo 1970 indica che c'era bisogno di un rafforzamento della cooperazione europea in materia di trasporti. Il Ministro dei trasporti francese stimava possibile di poter rafforzare le "cooperazioni tra le amministrazioni ferroviarie nazionali". Lo stesso Ministro indicava che sarebbe stato bene di studiare un "vero servizio commerciale sul piano comunitario".<sup>297</sup>

Una nota importante datata del 6 dicembre 1972, inviata dal Ministero dei trasporti francese al Capo servizio delle ferrovie francesi, indica quali fossero gli elementi da inserire nel rapporto annuale delle ferrovie facente parte della CEE. Si parlò della creazione della Società europea di ferrovia. La nota precisa che "l'idea è buona" ma che c'erano degli elementi di difficoltà nel concretizzare questo progetto. Si fa riferimento all'integrazione generale, politica ed economica dei paesi membri della CEE, nonché delle loro diverse avanzate nel campo delle

---

<sup>296</sup> Archivi diplomatici francesi, La Courneuve (Paris), Busta 467 INVA/1123.

<sup>297</sup> Archivi dello Stato francese, Parigi, Busta 19780531/610/64.



ferrovie. La nota fa emergere alcune preoccupazioni, in particolare per quello che riguarda la perdita di numerose competenze da parte della SNCF e sui modi di gestione della nuova Società ferroviaria europea. La nota precisa che nel momento attuale, questo progetto si sarebbe potuto “difficilmente concretizzare”. La conclusione della nota indica che le ferrovie francesi dovevano vedere cosa si sarebbe stato di questa idea per il futuro ma per il momento essa era percepita come “utopica”, per riprendere il termine utilizzato.<sup>298</sup>

Un messaggio del Ministro dei trasporti francese è stato inviato alla Rappresentazione della CEE francese a Bruxelles, il 7 dicembre 1972. In questa lettera, indirizzata all’Ambasciatore francese presso le istituzioni comunitarie di Bruxelles, si fa riferimento al progetto di Società europea di ferrovia. Si legge che il Consiglio CEE, doveva riferire in base alla nuova società. Il messaggio indica che la Francia si opponeva a questo progetto, che il Consiglio CEE non “può intervenire in un settore che è di competenza delle amministrazioni ferroviarie nazionali, nel quadro autonomo della loro gestione”. Il messaggio si conclude dicendo che la posizione francese non doveva essere percepita come “riluttante”; si sarebbe convenuto dunque di adottare una postura che non avrebbe suggerito la posizione contraria della Francia a questo progetto.<sup>299</sup> D’altro canto, una nota interna al Ministero dei trasporti francesi, datata allo stesso giorno, informava che i sindacati francesi sarebbero stati fortemente contrari ad una tale iniziativa.<sup>300</sup>

Gli archivi dello Stato francese ci illuminano sulle posizioni dei grandi Stati europei, i quali erano contrari ad una iniziativa del genere, che avrebbe avuto come conseguenza, quella di indebolire le amministrazioni ferroviarie nazionali, al massimo, di scioglierli per inglobarle in una vasta amministrazione ferroviaria europea.

È assai evidente, alla luce di questi documenti, che una tale società di trasporto ferroviario pubblico, destinata a inglobare le nove amministrazioni ferroviarie dei paesi membri della Comunità economica europea, non sarebbe mai divenuta realtà; nonostante le pressioni e l’intatta volontà delle istanze europee che spinsero perché questo progetto potesse andare in porto. Diversi paesi membri, per non dire la maggioranza, erano piuttosto contrari a questa iniziativa, la quale li avrebbe privati di ogni prerogativa in questo campo. Le amministrazioni ferroviarie dei singoli paesi membri della CEE non sarebbero quindi più esistite e i paesi

---

<sup>298</sup> Archivi dello Stato francese, Parigi, Busta 19810313/135, Nota del Ministero francese dei Trasporti alle ferrovie francesi, 5/12/1972.

<sup>299</sup> Archivi dello Stato francese, Parigi, Busta 19780531/610/64, Messaggio del Ministero dei trasporti francese all’Ambasciata francese presso le Istituzioni europee a Bruxelles, 7/12/1972.

<sup>300</sup> Ibid.,

avrebbero dovuto affidare a Bruxelles il compito di sviluppare una rete ferroviaria all'interno del proprio paese. Come facilmente immaginabile, il settore dei trasporti rivestiva un ruolo assolutamente fondamentale nella marcia di un paese, gestendo la mobilità dei cittadini e i loro spostamenti all'interno dello spazio nazionale. Se una società europea avesse preso corpo, i singoli governi non avrebbero più avuto il controllo diretto sul settore dei trasporti, che sarebbe stato invece gestito da Bruxelles e non più su scala nazionale, bensì continentale. Da allora in poi, i collegamenti si sarebbero sicuramente intensificati, prescindendo dalle frontiere interne allo spazio comunitario. Questo stato di cose avrebbe di certo contribuito a rafforzare lo spirito europeo, ma i singoli paesi non avrebbero potuto gestire la rete nazionale come desideravano, né avrebbero avuto il controllo sul rinnovo del materiale rotabile. La Francia, come si può vedere dagli archivi, era assolutamente contraria a questa iniziativa; essa avrebbe comportato la perdita di controllo sulla produzione del materiale rotabile, sapendo che l'industria francese stava sviluppando un nuovo modello di treno, assolutamente rivoluzionario, che è oggi conosciuto come TGV, ossia treno ad alta velocità.

La creazione di una società europea ferroviaria era di certo “un passo più lungo della gamba” per lo stato della comunità in quel periodo. Controllare la mobilità all'interno del proprio territorio era indice di sovranità nazionale; trasferirla alle istanze comunitarie sarebbe stato percepito come una grave perdita di sovranità ed era probabile che le società europee non fossero abbastanza mature per intraprendere questo storico passo. È tuttavia da notare che mai più un tale progetto sarebbe stato ideato sino ai nostri giorni. Al contrario, attualmente, le istanze comunitarie hanno tendenze ad appoggiare delle compagnie private, sul modello delle compagnie aeree, al fine di stimolare della concorrenza tra gli operatori, così da abbassare i costi ed aumentare i servizi per i viaggiatori.

I treni Trans Europ Express, e il loro successo, contribuirono a forgiare la nascita di un'idea di società unica per il trasporto ferroviario in Europa. La domanda di mobilità era elevata, non più sul solo territorio nazionale ma anche sempre più per viaggi internazionali.

Riprendendo la lettera dell'Unione Internazionale delle Ferrovie, essa salutò con favore le iniziative prese per incrementare le cooperazioni nelle ferrovie. Se la lettera citava in primo luogo l'iniziativa Eurofirma, di cui si è parlato in precedenza, essa non lesina di menzionare il successo dei treni Trans Europ Express in questi termini: “le ferrovie del mondo intero, hanno accresciuto il loro prestigio grazie all'organizzazione dei treni Trans Europ Express, le quali offrendo un materiale di alta qualità, offrono la possibilità di muoversi velocemente e comodamente all'interno del territorio europeo”.

I treni TEE furono l'esempio più emblematico di un'iniziativa di successo per la mobilità europea, anche se, si ricorda, che questi treni trasportavano prevalentemente esponenti di un ceto sociale piuttosto elevato, tenendo conto del prezzo e del supplemento del biglietto. La lettera chiede alle istanze europee di valutare una grande rete ad alta velocità alla luce del successo dei treni TEE. Inoltre, l'UIC chiese, in modo esplicito, che le soste previste nelle fermate di confine venissero soppresse, per ridurre maggiormente il tempo di percorrenza dei treni internazionali. Se alcuni treni videro le loro fermate nelle stazioni di confine, destinate solo al controllo dei documenti di identità, scomparire sul modello dei treni degli assi Parigi/Bruxelles e Milano/Zurigo; altri treni invece dovettero sostare a lungo nelle fermate di confine, come ad esempio a Modane (confine italo/francese), o al Brennero (confine italo/austriaco) sia per cambio della locomotiva che per dei controlli doganali più rigorosi. L'UIC chiese agli Stati interessati, di fare in modo che le soste alle fermate durassero il meno tempo possibile.

È da notare che la questione delle soste presso le fermate di confine, con l'unico scopo di procedere a dei controlli doganali, è una questione tuttora dibattuta come ne testimonia il ritorno sistematico sull'argomento dei confini da parte della Francia dopo gli attentati del 2016, i quali hanno terrorizzato l'Europa intera.

Infine, la lettera dell'UIC salutava favorevolmente il successo dei treni Trans Europ Express, dei treni merci, di cui si è trattato in precedenza, e spingeva le istituzioni ferroviarie a promuovere il trasporto su rotaia, definito "come mezzo dell'avvenire", in un decennio in cui la maggiore parte delle persone aveva occhi solo per il trasporto su gomma o a quello aereo. L'UIC spingeva per uno sviluppo del *marketing* nell'ambito ferroviario, al fine di analizzare al meglio i bisogni della clientela, identificare i nuovi mercati possibili e adattarsi alle tecnologie che permettevano di incrementare il ferroviario in Europa.<sup>301</sup>

## Il progetto aerotreno

Durante gli anni Sessanta, un altro mezzo di trasporto suscitò molta curiosità da parte dell'opinione pubblica e dei politici. Si trattava di un'invenzione francese, che aveva l'obiettivo di coniugare la tecnologia dell'aereo con quella ferroviaria. Opportunamente chiamato

---

<sup>301</sup>AUE, Fiesole, Busta CM2/1972, Lettera dell'UIC.

“aerotreno”, esso avrebbe dovuto circolare su una rete fatta di viadotti rialzati, senza però che il mezzo toccasse l’impianto, circolando grazie a cuscini d’aria. Questa nuova tecnologia, che presto si diffuse in più parti del mondo, diventò, per un certo tempo, un serio concorrente alla concezione del TGV; questo grazie alle velocità elevatissime che il nuovo mezzo poteva raggiungere. Raggiunse, infatti, i 300 chilometri orari durante una prova alla fine degli anni Sessanta: una velocità straordinaria per gli standard dell’epoca. Questa nuova tecnologia suscitò molto entusiasmo da parte dei contemporanei, nel mondo industriale, politico ed economico europeo. Si discusse persino di creare una vasta rete di aerotreni in giro per l’Europa, e cercare in questo modo di riavvicinare le periferie europee con i grandi centri economici, politici e industriali del continente. Così, l’Assemblea del Consiglio d’Europa presentò, alla fine degli anni Sessanta, un vasto programma denominato Piano Radius (*Plan Radius* in francese, dal nome dell’eurodeputato francese). Questo piano di trasporto, incentrato sull’aerotreno, aveva lo scopo di creare un sistema di cooperazione con altri mezzi di trasporto (trasporto su rotaia e trasporto su gomma) e soprattutto di ridurre drasticamente i tempi di percorrenza tra le principali città dell’Europa Nordoccidentale, in particolare il triangolo Parigi-Amsterdam-Francoforte ma anche, in un secondo tempo, di poter ravvicinare le città più distanti dal cuore dell’Europa come Roma, Atene, Madrid o Vienna.<sup>302</sup>

Come risaputo, questo mezzo di trasporto non avrebbe visto ulteriori sviluppi, sarebbe stato difatti abbandonato nel 1974. Questo accadde per più motivi: il primo di questi era la necessità di costruire *ex novo* una nuova rete fatta di viadotti sopraelevati in giro per l’Europa, questi treni potevano circolare solo su tale infrastruttura. Di conseguenza, il passaggio da un mezzo di trasporto ad un altro sarebbe stato assai difficile. Inoltre, gli aerotreni necessitavano di molto petrolio, che serviva a favorirne l’aerodinamicità, e in questo la crisi del 1973 scoraggiò fortemente il progetto. Le ferrovie francesi preferivano puntare su un nuovo treno ad alta velocità, che pur richiedendo la costruzione di una nuova linea per poter sfruttare al massimo le sue potenzialità, consentiva anche di circolare sulle reti esistenti, sebbene a velocità detto “classica”, utilizzando gli impianti di stazioni già esistenti nei cuori delle città europee. Questo stato di cose fu la ragione principale per cui le ferrovie francesi preferirono affidare il futuro delle loro ferrovie ad una tale tecnologia.

---

<sup>302</sup> M. Wollkowitz, Le rôle des chemins de fer dans la mutation des axes de transport dans l'Europe rhénane et centrale. In: *Revue Géographique de l'Est*, tome 23, n°2, Avril-juin 1983. Mutation des transports en Europe rhénane et centrale. pp. 187-202.

Ancora una volta, la ferrovia “tradizionale” resistette. Poiché poteva sempre contare sull’immensa rete di binari, la quale era ancora utilizzabili.

Il trasporto su rotaia rimase pressoché invariato fino alle prime costruzioni di linee appositamente costruite per i nuovi treni ad alta velocità. Questo sia in Italia, con i primi tratti della *Direttissima* tra Firenze e Roma, linea mista perché ci poterono circolare vari tipi di treno, che in Francia, con una nuova linea unicamente percorribile dai nuovi treni ad alta velocità. Per questo motivo, i nostri treni TEE poterono ancora svilupparsi sui binari europei, continuando a rappresentare il meglio che il trasporto su rotaia potesse offrire ai suoi passeggeri in quanto a velocità e servizi.

## I TEE degli inizi degli anni Settanta, tra espansione e prima cancellazione

L’inizio degli anni Settanta rappresenta il periodo che vede in circolazione il più alto numero di Trans Europ Express. Il marchio era allora ben identificato dai contemporanei, frutto di un servizio *marketing* elaborato, con successo, nel corso degli anni; i passeggeri erano soddisfatti dei servizi offerti. Gli anni Settanta rappresentarono l’apice della rete TEE. Questo in conseguenza della possibilità, offerta alle amministrazioni ferroviarie aderenti, di poter fare rientrare dei treni a percorso unicamente nazionale. Così, nel 1973, i treni TEE erano arrivati a quota 45 e connetterono più di 145 città europee.<sup>303</sup> La rete Trans Europ Express si espanse in modo del tutto vertiginoso rispetto ai primi treni del 1957, che figuravano nei giornali e dove le alte cariche istituzionali presenziavano durante le cerimonie d’inaugurazione. I treni TEE continuavano a suscitare ammirazione da parte dei contemporanei ma, col passare degli anni, tesero a diventare solo una fra le sempre più numerose categorie di treno, pur rimanendo senza il minimo dubbio, la più prestigiosa.<sup>304</sup>

A tal proposito, gli inglesi furono i primi a inaugurare un nuovo tipo di treno, alla metà degli anni Sessanta. Denominati Intercity, essi avrebbero riscosso un gran successo sui binari europei, come testimonia la permanenza del marchio tutt’oggi. Questa nuova categoria di treno ebbe come scopo di coniugare la velocità e il comfort con dei collegamenti ristretti nei territori, il tutto a un prezzo accessibile. I nuovi treni furono adoperati per collegare le città di medie

---

<sup>303</sup> J.M.Dupuy, Les trans europ express, Le train, Op.cit., p45.

<sup>304</sup> Allegato 22.

dimensioni ai grandi centri urbani, favorendo la mobilità nel paese. Se il sistema dei treni Intercity, molto presto identificati con la sigla IC, fu ideato in Gran Bretagna, bisogna tuttavia rivolgere lo sguardo alla Germania, il paese che seppe gestirli con maggiore efficacia. I treni Intercity fecero parte del “paesaggio” tedesco sin dai primi anni Settanta, anni in cui la *Deutsh Bahn*, amministrazione ferroviaria tedesca, decise di riprendere e far sua l’idea delle ferrovie inglesi. In effetti, il territorio tedesco si prestava molto bene alla creazione di una vasta rete di Intercity, poiché la Germania era costellata da città di medie e grandi dimensioni che bisognava collegare velocemente e agevolmente ai grandi centri urbani del paese. Inoltre, molto spesso, queste città medio piccole ebbero le caratteristiche di essere vicine le une alle altre, specialmente nel Nord-Ovest del paese, ma non solo, creando delle opportunità in termini di mobilità che né l’aereo, né il trasporto su gomma erano riusciti pienamente a soddisfare. Solo il treno, in ragione dell’estesa capillarità dei binari tedeschi, poteva consentire questo passo in avanti. Tuttavia, sia le categorie di treni preesistenti, sia il materiale utilizzato, non permettevano una piena funzionalità del sistema. Vigeva, prima degli anni Settanta, sia un immenso sistema di treni regionali: i quali si fermavano ad ogni stazione delle linee o quasi; sia dei treni a lunga percorrenza, con materiale risalente alla fine della Seconda Guerra mondiale se non prima; sia, d’altro canto, i famosi Trans Europ Express. I treni TEE, come si sa, avevano lo scopo di fermarsi solo nelle grandi città, questo per non fare perdere del tempo ai passeggeri che viaggiavano tra i “nodi” europei. Le città di medie dimensioni, così facendo, venivano escluse dalla rete TEE e si ritrovavano, in qualche modo, messe da parte. Per dirla in altri termini, non era lo scopo dei treni TEE quello di collegare Coblenza a Colonia, ma di collegare Colonia a Bruxelles o Monaco di Baviera. Così, le ferrovie tedesche presero coscienza delle possibilità che si aprivano con questa nuova tipologia di treno. Le ferrovie tedesche iniziarono, dunque, a sperimentare i treni IC nel 1971, con carrozze nuove, uscite dal bando europeo Eurofirma. A differenza dei treni TEE, i treni IC comprendevano sia carrozze di prima classe che di seconda classe, consentendo così di allargare lo spettro dei possibili passeggeri. I dirigenti delle ferrovie tedeschi speravano, in tal modo, di poter riportare nel bacino della loro utenza quei viaggiatori che prima occupavano seconda e terza classe (quest’ultima abolita nel 1956, vedere capitolo 1 al riguardo), e che avevano cominciati, col volgere degli anni, a preferire viaggiare sugli autobus, sempre più numerosi man mano che si diffondeva questo mezzo di trasporto e che le autostrade venivano inaugurate in tutta Europa. Inoltre, le ferrovie tedesche inserirono delle carrozze ristorante, offrendo ai loro passeggeri un servizio sino ad allora disponibile unicamente a bordo dei treni TEE e di altri treni prestigiosi, sia nazionali che internazionali. Il servizio di ristorazione non rassomigliava a quello che si poteva trovare sui

treni TEE: dove c'era clientela di alto ceto sociale e dove i pasti erano necessariamente di una certa qualità, per soddisfare i palati più fini. Al contrario, i treni IC offrivano dei pasti meno cari, menù più semplici, con un'offerta più ampia di panini. Infine, i treni IC erano trainati dalle stesse locomotive di altri treni, compresi i TEE, il che fece sì che i loro tempi di percorrenza fossero di poco superiori ai prestigiosi Trans Europ Express, che conservavano sempre la precedenza e avevano un numero di fermate ben più ridotti rispetto alle tratte degli IC.<sup>305</sup>

I treni TEE si trovarono a competere, dunque, con una nuova categoria di treni, che circolavano sugli stessi binari ed erano trainati dalle stesse locomotive. Certamente, i treni Intercity non erano impiegati sulle stesse relazioni dei treni TEE e, nei primi tempi, i treni IC non poterono varcare i confini nazionali. Essi non tardarono, di contro, a diventare la nuova spina dorsale della rete tedesca, con un'offerta che vedeva coinvolta tutta la parte occidentale della Germania (allora suddivisa in due paesi), con caratteristiche assimilate dai treni TEE, come ad esempio il cadenzamento dei treni (partenza ogni giorno alla stessa ora, fermate nelle stesse stazioni tutti i giorni etc....).

I treni IC ebbero spesso il successo auspicato dai dirigenti delle ferrovie tedesche. Questo per più motivi: i treni IC erano i primi treni a coinvolgere le città di medie dimensioni con dei treni di nuova costruzione e offrendo ai passeggeri un servizio efficiente. Tra l'altro, la nuova categoria di treno, garantiva che i treni circolassero tutti i giorni. Erano verosimilmente il primo servizio organizzato di ferrovie che collegava le città medie con quelle grandi (e dunque anche le grandi tra di loro per chi fosse interessato), offrendo tempi di percorrenza sino ad allora mai visti. Le città di medie dimensioni erano state, prima del servizio IC, servite da treni non veloci e non cadenzati e ciò faceva sì che numerosi viaggiatori si spostassero in autobus. Tuttavia, e le ferrovie tedesche si accorsero ben presto di ciò, i nuovi treni Intercity non solo riportavano i viaggiatori dagli autobus sui treni ma innescavano anche una concorrenza all'interno delle ferrovie. In effetti, i treni IC erano dei treni regolari (cadenzati), che offrivano ai clienti un servizio di prima e seconda classe, una carrozza ristorante e essi furono trainate dalle stesse potenti locomotive che i treni TEE. I viaggiatori erano sempre pronti a pagare un treno TEE per qualche servizio in più e per diminuire di qualche decina di minuti il loro viaggio. I treni IC offrivano adesso un'alternativa di qualità.<sup>306</sup>

---

<sup>305</sup> J.P Malaspina, *Trains d'Europe*, tome 2, *La Vie du Rail*, Paris, 2006, p.7.

<sup>306</sup> M.Mertens, *Les Trans Europ Express*, *La Vie du Rail*, Opt.Cit, p.38.

L'anno 1971 fu certamente memorabile nella storia dei treni TEE e in quella ferroviaria. In effetti, poco tempo dopo l'entrata in servizio dei treni IC in Germania, le ferrovie tedesche presero una scelta radicale e a contro corrente rispetto a quanto accadeva nel resto d'Europa: fu presa la decisione, per la prima volta, di cancellare un treno dal marchio TEE per "retrocederlo" al rango di Intercity. Si trattò del TEE "Rheinfil", uno dei più famosi treni delle ferrovie tedesche, che aveva un percorso del tutto "tedesco". Con percorso "tedesco" si intende dire che il treno era suddiviso in più tranche e che quindi non aveva un percorso predefinito. Una tranche del treno partiva dalla stazione di Hoeck van Holland, nei Paesi-Bassi, sul mare del Nord, a pochi chilometri da Rotterdam, usata soprattutto come punto di trasbordo dalle navi provenienti o dirette in Gran Bretagna, altre tranche partivano da Amburgo e Hannover. Il treno aveva più destinazioni tra le quali Monaco di Baviera, Basilea, Zurigo e anche un percorso stagionale fino a Coira, in Svizzera. L'unico tronco in comune del treno andava da Colonia a Magonza. Tra l'altro, le ferrovie tedesche dovettero ingegnarsi perché questo treno, famoso in Germania, potesse rientrare a fare parte del Raggruppamento Trans Europ Express nel 1965, beneficiando di un alleggerimento delle condizioni del nuovo regolamento organico, lo stesso che concesse l'autorizzazione a treni del marchio TEE su percorsi nazionali. In effetti, un treno di questo genere, con varie tranche, non poteva soddisfare i primi requisiti dei treni TEE che dovevano avere una destinazione e una partenza precisa ed unica. In Germania, era tuttavia comune procedere in questo modo, così da favorire il collegamento del maggior numero di città, tenendo conto della geografia urbana della Germania dell'Ovest, che vide un retaggio stretto di comuni di medie dimensioni da collegare tra di loro e con i grandi centri urbani tedeschi ed europei. La rete Intercity tedesca era costituita, nel 1971, da quattro grandi linee che attraversavano il paese da Nord a Sud e da Ovest a Est. La prima linea collegò Amburgo a Monaco di Baviera, la seconda linea collegò Hannover a Monaco di Baviera, la terza partiva da Amburgo per raggiungere Basilea in Svizzera (unica infiltrazione all'estero per quegli anni) e la quarta da Brema a Monaco di Baviera, che si confermò come importante capolinea di tre linee su quattro. Per tali linee, le ferrovie tedesche idearono un sistema di coincidenze all'avanguardia definendo cinque stazioni dette appunto "di coincidenze": ovvero Dortmund, Colonia, Mannheim e Wurzburg. In tali stazioni, i treni Intercity si ritrovavano in coincidenze effettuate, per la maggior parte e a secondo delle possibilità, sulla stessa banchina. Ciò lascia intendere il livello di precisione delle ferrovie tedesche, nell'ottimizzare la fluidità del traffico e nel servizio reso



ai passeggeri, al fine di evitare ai passeggeri l'incomodo di cambiare banchina e così di ridurre gli eventuali ritardi.<sup>307</sup>

Il TEE "Rheinpfil" sarebbe rimasto nella storia come il primo treno classificato TEE, retrogradato volontariamente dalle ferrovie tedesche a treno Intercity. Nei fatti, il TEE "Rheinpfil" si prestava meglio alle caratteristiche dei treni IC che a quelle dei TEE, i quali dovevano essere in orario (non si conoscono nel dettaglio i ritardi del treno in questione ma per esperienza i treni con diverse tranche sono i più soggetti a ritardi: se una tranche giunge in ritardo nella stazione di aggancio, l'intero treno parte in ritardo) e offrire servizi come una carrozza ristorante, e non era possibile sapere se ogni tranche avesse una sua carrozza ristorante ma pare del tutto improbabile. Per questi motivi, il treno corrispondeva maggiormente agli standard dei treni IC.

Un rapporto sulla gestione della rete TEE datato del 1971, ritrovato negli archivi delle ferrovie francesi, registra la prima soppressione di un treno del marchio Trans Europ Express per il servizio estivo 1971 e registra, nello stesso momento, sei nuovi treni che sarebbero entrati a far parte del Raggruppamento TEE durante l'anno 1971; tra questi cinque erano francesi e circolanti interamente su rete nazionale. La nota ricorda che i treni TEE dovevano avere "il primato di circolazione su ogni rete", e se ciò viene puntualizzato, probabilmente significa che la regolamentazione non veniva rispettata da certe amministrazioni ferroviarie, senza che venisse specificato quali. La nota ribadisce che la "regolarità dei treni TEE dovrà essere rinforzata", anche qui si può supporre che diversi treni TEE erano arrivati in ritardo, scatenando le giuste proteste dei passeggeri, ancor più giustificate a fronte del prezzo del biglietto e del livello di servizio atteso quando si sceglieva di viaggiare con un treno TEE.<sup>308</sup> Questi provvedimenti erano sanciti dalla trentesima assemblea generale dell'Unione Internazionale delle ferrovie, riunita a Parigi il 15 dicembre 1971.<sup>309</sup>

La riunione del Gruppo permanente comune (GPC) dell'Unione Internazionale delle ferrovie, riunita a Bruxelles il 18 e 19 ottobre del 1972 ribadì ancora che i "treni TEE debbano avere la priorità di circolazione "assoluta" su tutti gli altri treni", un indizio che suggerisce ulteriormente che questa regola, famosa all'esordio del servizio TEE, veniva adesso rispettata sempre meno. Inoltre, il verbale della riunione indica che bisognava rafforzare la coordinazione tra le reti, in

---

<sup>307</sup> Y. Bronchard, « Chemin de fer fédéral allemand, note sur le service Intercity », *Revue de l'association des chemins de fer*, numéro 290, Paris, 1971, p.214.

<sup>308</sup> AHSNCF, Le Mans, Busta 0010LM0027, Rapport de gestion réseau TEE (1971).

<sup>309</sup> Ibid.,

particolare, mentre erano in corso dei lavori sui binari che impedivano il passaggio dei treni, provocando ritardi e cambiamenti di itinerario. Infine, le ferrovie svizzere proposero che venisse effettuato un controllo sporadico sui treni TEE al fine di verificare la regolarità dei treni, il livello di pulizia (soprattutto durante il viaggio) e come venivano svolti gli altri incarichi affidati al personale, in particolare quelli del capo treno e delle hostess.<sup>310</sup>

Un anno dopo, si tenne a Utrecht una riunione, nella sede del Raggruppamento TEE, nonché sede delle ferrovie olandesi. Nel corso della riunione fu messa sul tavolo l'idea di una disposizione interna per tutti i treni del marchio TEE e che fosse necessario rivedere l'offerta Trans Europ Express da cima a fondo. Questo messaggio interno, ritrovato negli archivi delle ferrovie francesi, suggerisce che il marchio TEE stesse perdendo terreno rispetto ai primi anni, pur rimanendo un marchio molto prestigioso nonché quello con i treni più veloci e confortevoli d'Europa. Fece comunque capolino la necessità di rivedere alcuni aspetti descritti e previsti per gli anni Cinquanta e riaggiornali agli anni Settanta, un decennio assai diverso rispetto a quello che vide l'esordio del servizio Trans Europ Express, e questo soprattutto dopo gli avvenimenti del 1968.<sup>311</sup> Ancora una volta, come accaduto in passato, cercare di imporre un unico standard non avrebbe portato ad alcun risultato: i paesi, e attraverso questi le amministrazioni ferroviarie, volevano diversificarsi e mantenere le loro caratteristiche peculiari; fare funzionare le loro industrie e far valere il loro modo di viaggiare su ogni altro. Già nel 1955, Dan Hollander desiderava che il materiale TEE fosse d'unica costruzione, senza che ciò fosse sufficiente a far andar in porto la sua idea. Per gli stessi motivi, nel Settanta quest'idea appariva lungi dal realizzarsi.

Segno di una necessità di riforma, si tenne a Rotterdam il 17 e 18 aprile 1973 un colloquio promosso dal Gruppo permanente comune, di cui si è già accennato in precedenza, riguardante "l'avvenire del traffico internazionale dei viaggiatori". Durante questo si discusse molto del futuro dei treni Trans Europ Express, stando al resoconto presente negli archivi delle ferrovie francesi. Come per la riunione di Utrecht, i partecipanti proposero nuove riforme per ricondurre i treni TEE alla volta di una certa uniformità. Non si è trovata traccia di discussioni riguardanti una standardizzazione degli interni dei treni, ma si discusse a riguardo della colorazione dei rivestimenti esterni. Il Gruppo permanente comune propose di tornare ad avere una tinta uniforme per tutti i treni TEE, la quale sarebbe stata "un elemento distintivo di qualità". Come ben si sa, la colorazione uniforme per ogni treno era stata abbandonata ufficialmente con

---

<sup>310</sup> AHSNCF, Le Mans, Busta 0010LM0032, Riunione del gruppo permanente commune.

<sup>311</sup> AHSNCF, Le Mans, Busta 0010LM032, Procès-verbal de la réunion d'Utrecht, 1973.

l'entrata in servizio delle nuove carrozze in livrea Inox, sull'asse Parigi-Bruxelles-Amsterdam. Da quel momento in poi le amministrazioni ferroviarie avevano preso le distanze da questa regola, soprattutto dopo il 1965 e avevano dato il via alla creazione di treni TEE su percorsi nazionali. Questa volontà di uniformità da parte degli organi rappresentanti le istanze ferroviarie internazionali, UIC in testa, fu un segnale di una sempre maggiore tendenza alla dispersione e diversificazione dei treni TEE, a seconda del paese e delle tratte. Per cui, si pensò persino di attuare il progetto che era stato di Dan Hollander: utilizzare un unico materiale per i treni afferenti al marchio, ristabilendo in tal modo quell'omogeneità frustrata sin dall'origine del servizio.<sup>312</sup>

Infine, ed è probabilmente l'informazione più pregnante, una riunione si tenne sotto l'egida dell'Unione Internazionale delle ferrovie e della Presidenza del Gruppo di lavoro, probabilmente un'istanza creata *in situ* dai diversi comitati facenti parte del Raggruppamento Trans Europ Express, dato che non figura nella documentazione originale, e nemmeno in quella successiva. Il documento di cui si parla fu dunque redatto durante una riunione della cosiddetta "Presidenza del Gruppo di lavoro" riunita il 18 giugno 1975; un resoconto di essa è tuttora conservata presso gli archivi delle ferrovie francesi. Nel resoconto si evince la preoccupazione che le ferrovie tedesche potessero incrementare sempre di più il livello di servizio dei treni Intercity e che questi potessero ormai essere confusi con quelli del servizio offerto a bordo dei treni Trans Europ Express. Il resoconto, molto breve, si conclude dicendo che "bisognerebbe avere la certezza che le ferrovie tedesche coloreranno le loro carrozze Intercity nei colori standard", diversamente quindi dai colori scelti originariamente per i treni TEE. Anche il periodo dal 1965 in poi vide il moltiplicarsi delle livree e dei colori sui treni TEE, che li rese meno riconoscibili rispetto ai primi tempi quand'erano caratterizzati dalla peculiare livrea rosso/crema, al tempo obbligatoria per la registrazione nel marchio.<sup>313</sup>

Il resoconto della riunione aiuta a comprendere il vero timore delle istanze del Raggruppamento Trans Europ Express: vale a dire che il livello dei servizi offerti dai treni IC delle ferrovie tedesche, fosse tanto elevato da far concorrenza ai treni TEE, sui percorsi in comune, ricordando altresì che il costo di un viaggio a bordo di un treno TEE era molto più elevato, tenendo conto della sola prima classe e del supplemento da pagare, rispetto a treni di altre categorie, Intercity compresi. Le ferrovie tedesche vedevano nei treni Intercity un modo per dinamizzare e allargare

---

<sup>312</sup> AHSNCF, Le Mans, Busta 0010LM032, Colloque du Groupe permanent commun du 17 et 18 avril 1973, Rotterdam.

<sup>313</sup> AHSNCF, Le Mans, Busta 0010LM032, Compte rendu de la réunion de la Présidence du Groupe de travail, 18 juin 1975.

la loro clientela, laddove i treni TEE si indirizzavano soltanto ad un pubblico molto mirato. I treni TEE si trovavano quindi sempre di più a concorrere con gli Intercity che si rivolgevano ad un largo spettro della popolazione, tenendo conto che comprendevano carrozze sia di prima che di seconda classe, senza supplementi aggiuntivi. Il prezzo da pagare per il passeggero si rivelava quindi molto meno oneroso rispetto ad un treno TEE. I servizi all'avanguardia offerti dai treni IC svuotavano di ogni giustificazione il pagamento di un biglietto più oneroso. Bisogna anche tenere in conto il materiale di nuova costruzione e l'utilizzo delle stesse locomotive che trainavano i treni TEE, così come i tempi di viaggio simili nonostante le precedenze per i treni TEE e il minor numero di fermate dei treni a marchio TEE. Detto questo, le istanze individuarono piuttosto chiaramente la minaccia che incombeva sui treni TEE: il marchio Intercity stava cominciando ad attirare l'interesse di altri paesi europei.

## Il rinnovo del materiale

Gli anni Settanta rappresentano una svolta per i treni Trans Europ Express, i quali cambiarono volto. Nei primi anni della storia del marchio, i treni TEE erano costituiti con materiale automotore di varia provenienza. Alla fine degli anni Sessanta, le amministrazioni ferroviarie decisero di effettuare un ordine tramite il meccanismo europeo Eurofirma, di cui si è parlato in precedenza. Le amministrazioni ferroviarie ambivano a riformare il loro materiale rotabile con carrozze di nuova costruzione, seguendo il modello già sperimentato sull'asse Parigi-Bruxelles-Amsterdam. Le automotrici con la livrea TEE si fecero sempre più rare, esse non potevano competere con le nuove e potenti locomotive sviluppate dalle varie industrie ferroviarie europee. Per cui, le automotrici abbandonarono le arterie principali, col volgere degli anni, per ripiegarsi sulle linee secondarie, dove la velocità non era un criterio determinante, date le limitazioni di velocità imposte dalle linee. La progettazione e la costruzione di nuove locomotive da parte delle industrie europee permisero sia un aumento di velocità che, a seconda dei casi, di rendere più fluido l'attraversamento delle frontiere secondo i diversi tipi di correnti in uso.

Dopo la concessione, da parte dei vertici del Raggruppamento Trans Europ Express, alle ferrovie francesi di espletare i treni dell'asse Parigi-Bruxelles-Amsterdam con un materiale nuovo, trainato da locomotiva e senza adottare i colori definiti in origine; diverse amministrazioni ferroviarie decisero di procedere in modo analogo, soprattutto per quel che

riguardava i TEE a percorso unicamente nazionali, adottando delle composizioni trainate; quindi con un nuovo materiale. Così, già nel 1971, i treni del Raggruppamento Trans Europ Express erano quasi tutti composti di locomotive elettriche seguite da carrozze, ovvero dei “treni trainati”. Questo perché le prime carrozze, uscite dagli impianti di costruzioni, furono concesse per i treni TEE, così come previsto dai regolamenti: essi predisponavano che i treni TEE afferenti al marchio dovessero utilizzare il materiale più recente a disposizione. Ciò consentì di *bypassare* lunghe attese presso le fermate obbligatorie nelle stazioni di confine per il cambio di locomotiva, tenendo conto della diversità di correnti ancora in uso tra i paesi europei. In effetti, anche coi i tempi di cambiamento delle locomotive, la durata del viaggio si ritrovava ridotta, perché le potenti locomotive elettriche potevano raggiungere delle velocità maggiore rispetto alle automotrici. Inoltre, a dire il vero, la stragrande maggioranza dei treni internazionali (TEE compresi), effettuavano delle fermate più o meno lunghe nelle stazioni di confine, e questo malgrado le rimostranze da parte dalle istanze europee, e dall’Unione Internazionale delle ferrovie, nonché del Raggruppamento Trans Europ Express. Così, in fine dei conti, i tempi di attesa supplementari, dovuti al cambio di locomotiva, non superavano i cinque o dieci minuti, a secondo del confine di cui si parlava. Il treno TEE “Ligure” cambiò volto nel 1971, anno in cui passava a composizione trainata. In particolare in Italia, il treno era trainato dalle nuovissime e potentissime E444 da Ventimiglia Milano. Lo stesso anno, il TEE “Lemano” passò in versione trainata. Nel 1972, fu la volta del TEE “Mediolanum” di passare in versione trainata, con una stessa E444 da Milano a Brennero. Nel 1974, il TEE “Cisalpino” adottò anch’esso la versione trainata con la livrea Inox, la stessa che veniva concepita per i treni dell’asse Parigi-Bruxelles-Amsterdam, mentre gli altri treni erano composti di carrozze delle Ferrovie dello Stato. Cionondimeno, le relazioni tra Milano e Zurigo tramite il Canton Ticino rimasero con una versione automotrice, sebbene una relazione fu soppressa (il TEE “Ticino”) nel 1972. Su questo asse, dove le pendenze sono ripide, espletare il servizio con un treno trainato non avrebbe comportato alcun vantaggio né cambiamento, visto che l’automotrice era già policorrente, come visto in precedenza.<sup>314</sup>

All’inizio degli anni Settanta, le automotrici non proponevano più un livello di servizio consono, rispetto agli standard dell’epoca. Questi si erano notevolmente accresciuti col passare degli anni: i passeggeri esigevano la massima qualità di servizio, sia in termini di velocità che di comfort. Le automotrici, che erano nel Cinquanta il fiore all’occhiello delle ferrovie europee, rappresentavano un relitto del passato, se messi a paragone coi nuovi treni trainati da potenti

---

<sup>314</sup> Allegato 23

locomotive e con carrozze appena uscite dagli impianti di costruzioni. Particolarmente additate furono le automotrici Aln 442-448 della Breda delle Ferrovie dello Stato, che rimasero in servizio fino al 1972 sull'asse del "Lemano". Se all'inizio ebbero un certo successo, soprattutto per la livrea dall'estetica particolare, questi treni si dimostrarono sempre meno confortevoli col passare degli anni, anche a causa degli spazi angusti e soprattutto per il rumore assordante provocato dal motore diesel. Non erano rari i passeggeri abituati che selezionavano appositamente i posti il più lontano possibile dai motori, tendenzialmente al centro del treno. Se questo materiale rimase affidabile per tutto il decennio Sessanta, il discorso cambiò col volgere del nuovo decennio, quando alcune relazioni espletate con questo materiale furono semplicemente soppresse come avvenne nel 1972 con il TEE "MonCenisio" uno dei primi treni TEE, retrogradato al rango di treno "Diretto". Stesso discorso valse per i tedeschi, che nel 1969, presero la decisione di sostituire l'Aln 442-448 in servizio sul TEE "Mediolanum" da Milano a Monaco di Baviera, con un'automotrice di loro fabbricazione: le famose e affidabili, sebbene ormai anziane, VT.11. Queste erano in circolazione sulla rete TEE dal 1957 ed erano progettate appositamente per questi servizi ferroviari e ciò in attesa che nel 1972, il treno passasse a composizione trainata, fatto che segnò il ritorno del materiale italiano su questa relazione. Allo stesso modo, le ferrovie svizzere non erano particolarmente soddisfatte del fatto che il TEE "Lemano" fosse ancora espletato con lo stesso materiale agli inizi degli anni Settanta. Così, la rivista specializzata francese *La Vie du Rail*, riportò che i ferrovieri svizzeri avevano soprannominato il materiale italiano "*le camion*" ovvero "*il furgone*". I ferrovieri svizzeri disprezzavano questo materiale, privo di un vero impianto di aria condizionata, rumoroso e soprattutto con una capacità di 90 posti per una linea frequentissima, sovente alcuni passeggeri erano costretti a rimanere in piedi, fatto inaccettabile per un treno del marchio TEE e che la dice lunga su come le regole venissero osservate o meno a seconda del paese attraversato. Per questo, le ferrovie svizzere furono assai felici di vedere arrivare sui loro binari il nuovo materiale trainato, a partire dal 1971, con delle carrozze delle Ferrovie dello Stato, tra le più moderne ed efficienti che si potessero trovare sulla rete europea. Le carrozze italiane rivestirono la livrea rossa/crema, non a caso la stessa adottata agli albori dei treni TEE, la quale riuscì particolarmente gradita ai vertici del Raggruppamento TEE. Le carrozze italiane erano uscite dagli impianti di costruzioni il 15 aprile 1971 ed erano già in circolazione il 28 maggio dello stesso anno, ovvero in tempi record tenendo conto delle necessarie omologazioni da ricevere, senza parlare delle numerose prove da effettuare prima che venisse rilasciato loro il permesso di circolare sulle reti europee. Particolarmente rilevante fu il titolo dell'articolo della rivista

francese *La Vie du Rail*: “il furgone Ginevra-Milano è stato sostituito con un vero TEE”.  
315316317

## I nuovi treni, una nuova concezione del viaggio

I primi anni del Settanta furono il periodo in cui vennero creati gli ultimi Trans Europ Express, così com'erano intesi nel Sessanta. Numerosi furono i treni proposti dalle amministrazioni ferroviarie, al fine di inserirli nel marchio Trans Europ Express. Di questi nuovi treni, tanti furono dei nuovi TEE nazionali. In effetti, le amministrazioni ferroviarie cercano di utilizzare il più possibile il marchio TEE, ormai riconoscibile dai passeggeri come segno di velocità e di comfort, per apporlo sui loro maggiori treni nazionali. Questo avvenne soprattutto in Francia e in Italia; al contrario in Germania si preferì il nuovo marchio Intercity, meno monitorato rispetto al marchio TEE, per le sue relazioni interne. Gli altri paesi, quali il Belgio, i Paesi-Bassi, la Svizzera il Lussemburgo, essendo meno estesi dal punto di vista geografico, non furono interessati dai treni TEE nazionali. Come detto in precedenza, la Francia e l'Italia usarono massicciamente il marchio TEE per i loro treni prestigiosi, conferendogli un marchio dal valore internazionale. Questi treni circolarono maggiormente sugli assi principali, in Francia la Parigi-Lione-Marsiglia e sul lato Ovest le linee verso Bordeaux e Tolosa. In Italia, i treni TEE circolarono prevalentemente sull'asse Milano-Roma con diversi prolungamenti su Napoli. Furono creati treni TEE da Milano a Bari e da Roma a Reggio Calabria.

Pochi furono i Trans Europ Express a percorso internazionale ammessi nel gruppo TEE negli anni Settanta. Di questi, si noti in modo particolare il TEE “Mercur” che collegava Stoccarda, in Germania, a Copenaghen, in Danimarca, ampliando così la rete di paesi coinvolti nel progetto Trans Europ Express; difatti la Danimarca fu l'ultimo paese ad essere coinvolto dai treni TEE. Gli archivi consultati non consentono di entrare nel dettaglio di questo nuovo collegamento, nemmeno le nostre competenze linguistiche ci hanno permesso di poter misurare come questo nuovo collegamento fu trattato dalla stampa danese. Tuttavia, con un tragitto lungo 1205 chilometri, esso fu il TEE con la tratta più lunga della storia. Partiva quotidianamente da Stoccarda alle 7.06. Assicurava coincidenze con il TEE “Saphir” nella stazione di Colonia, per

---

<sup>315</sup> Y. Jault, « Le camion' Genève-Milan a été remplacé par un vrai TEE », *La Vie du Rail*, Op.cit., p.11.

<sup>316</sup> Allegato 24

<sup>317</sup> Allegato 25

poi raggiungere Amburgo alle 15.09. L'arrivo a Puttgarden era previsto alle 17.06, stazione d'imbarco sul traghetto diretto in Danimarca, dove arrivava alle 18.25 per poi ripartire alla volta della capitale danese, nella quale faceva il suo ingresso alle 20.09, dopo una lunga giornata di viaggio. Il ritorno seguiva più o meno gli stessi orari, impiegando una giornata di viaggio. Si noti, inoltre, che fu anche l'unico Trans Europ Express ad essere traghettato, questo tra Puttgarden e Rodby in Danimarca.<sup>318</sup>

Un altro treno ammesso nel marchio, nel 1971, fece molto parlare di sé, ma per altri motivi. Questo treno TEE denominato "Prinz Eugen" collegava quotidianamente Brema a Vienna, portando a due i collegamenti coinvolgendo l'Austria, dopo il TEE "Mediolanum" e la fermata presso la stazione tirolese di Innsbruck. Era la prima volta che un treno del marchio TEE giungeva così lontano verso Oriente, in un'Europa ancora divisa dalla cortina di ferro, che sorgeva a pochi chilometri dalla capitale austriaca. Tuttavia, questo nuovo Trans Europ Express fece parlare di sé per un altro motivo, piuttosto inconsueto. In effetti, oltre al fatto che questo treno venne istituito lo stesso giorno del marchio Intercity in Germania e nel quale, tra l'altro, si inseriva per le diverse coincidenze lungo il suo percorso, questo treno aveva come particolarità quella di chiamarsi "Prinz Eugen". Prinz Eugen fa riferimento al Principe Eugenio di Savoia, che visse a cavallo tra il XVII secolo e il XVIII secolo durante la vita del Re francese Luigi XIV. Senza entrare nei dettagli, questo principe nacque a Parigi e fu cresciuto alla Corte del Re di Francia. Disprezzato dai membri della corte reale nei suoi confronti e ferito dall'esilio di sua madre a Bruxelles, egli decise di lasciare il Regno di Francia per mettersi al servizio dell'Impero Asburgico, nemici dei francesi. Dopo di che, il principe ebbe una vita molta piena, diventando uno dei migliori generali della sua epoca e lasciando la sua impronta su tante battaglie della sua epoca, a partire da quella contro l'Impero Ottomano alle porte di Vienna. Ritornando al discorso sul TEE "Prinz Eugen", i francesi non videro di buon occhio questo nome, per i motivi storici sopra esposti. Così, la Francia espresse il desiderio di veder cambiato il nome del treno, facendo domanda al Comitato misto del Raggruppamento TEE. Come c'era da aspettarsi, il Comitato misto non fece nulla al riguardo ed autorizzò il treno, con il nome proposto dalle amministrazioni tedesche e austriache.<sup>319</sup>

Questa vicenda, ci aiuta a comprendere come il nome dei treni potesse essere motivo di attrito, quantomeno sotteso, tra i paesi, soprattutto quando si trattava di personaggi storici percepiti

---

<sup>318</sup> M. Mertens, *Les Trans Europ Express, La Vie du Rail*, Op.cit., p215

<sup>319</sup> D.Caire, « Une année de transition commence », *Revue de l'Association française des Amis des chemins de fer*, Paris, numéro 328, année 1978, p.2.



diversamente a seconda della nazione. Per questo motivo, la stragrande maggioranza dei nominativi dei treni faceva maggiormente riferimento a luoghi geografici piuttosto che a personaggi storici (es: “Lemano”, “Ligure”, “Moncenisio”, “Brabant”, “Aquitaine”, “Vesuvio”, “Adriatico”).

L’inizio degli anni Settanta vide l’uso di nuovi materiali da parte delle ferrovie italiane: nuove carrozze e nuove locomotive. Per le locomotive si fa riferimento soprattutto alle E444, le celebri “tartarughe”, così denominate ironicamente, in uso sino a pochi anni mesi fa sui binari italiani. Si accenna anche alla serie E656, queste ironicamente soprannominata “coccodrilli”, sempre in uso nelle ferrovie italiane, seppure adesso vicina alla pensione. Per le carrozze, le ferrovie italiane ordinarono 218 esemplari, suddivise in questo modo: 133 con un corridoio laterale (scompartimenti), 35 con corridoi centrali (principalmente carrozze di prima classe) entrambe consegnate tra il 1972 e il 1973. Altre 50 carrozze a corridoio laterale furono consegnate nel 1978. Le carrozze consegnate tra il 1972 e il 1973 potevano ospitare 48 persone a carrozza, mentre quelle consegnate nel 1978 potevano contenere 60 persone. Questo fece sì che nel 1978 le Ferrovie dello Stato italiano potessero contare su più di 11.000 posti creati nelle carrozze di nuova generazione. A queste si aggiunsero altre 25 destinate al servizio ristorante, consegnate tra il 1972 (prime cinque) e il 1974. Le ferrovie italiane ordinarono, tra l’altro, 20 carrozze bagagliai e 5 carrozze furgoni, anch’esse in seguito furono adibite a bagagliaio. Queste carrozze vennero costruite da Fiat Ferroviaria. Chiamate “Gran Comfort”, furono le carrozze più confortevoli delle ferrovie italiane. Ogni carrozza venne dotata di impianti di climatizzazione e di impianti di sonorizzazione. I posti erano suddivisi in otto scompartimenti a carrozza e sei posti all’interno di ogni scompartimento. Ogni scompartimento era fornito di armadio fisso dietro i sedili, e le pareti che separavano il corridoio laterale dello scompartimento erano in cristallo.<sup>320321322</sup>

Dopo la consegna di numerose carrozze, le ferrovie italiane decisero di avviare le procedure per far rientrare alcuni dei propri treni sotto il marchio TEE. Se per alcuni famosi treni era scontato che rientrassero in questa prestigiosa categoria, per altri treni la cosa fu meno evidente. Così il 1973 fu l’anno spartiacque per la storia dei Trans Europ Express in Italia. Ben sei nuovi treni furono ammessi a rivestire la famosa e tipica livrea rosso/crema dei TEE. La metà

---

Archivio della Fondazione Ferrovie dello Stato, Roma, Servizio nazionale materiale e trazione, Ufficio centrale 9, Busta TV. 09.23/95/1A, Album R.115/974, « Carrozze e veicoli di servizio », Edizione del 1/10/1974 aggiornato il 31/12/1978.

<sup>321</sup> Allegato 26

<sup>322</sup> Allegato 27

circolava sull'asse Milano-Roma; uno di loro il famoso "Vesuvio" fu diretto a Napoli Centrale. Gli altri due si limitavano al percorso tra le due più grandi città d'Italia. Il "Vesuvio" partiva da Milano in mattinata (ore 10) per un arrivo a Roma nel tardo pomeriggio (ore 16) e a Napoli a inizio serata (ore 18). Il ritorno lasciava la città partenopea nel tardo pomeriggio (ore 15.45) per un arrivo in Lombardia in tarda serata (ore 23.35). Questo treno aveva la particolarità di essere rimasto uno dei pochi treni circolanti sotto la sigla TEE, fino all'ultimo anno del prestigioso marchio, segno di una grande importanza. Il suo corrispettivo "Ambrosiano" seguiva gli orari nel senso inverso. Ovvero partiva da Roma in piena mattina (ore 10) e arrivava a Milano nel tardo pomeriggio (ore 16). Il ritorno lasciava la città della Madonnina a inizio della serata (ore 17) per un arrivo sotto il Colosseo in tarda serata (ore 23.15). Il terzo, verosimilmente il più famoso, il TEE "Settebello" aveva la particolarità di essere già in servizio prima del suo accorpamento al famoso marchio TEE. Più che altro, il Settebello rappresentava più un materiale, l'ETR 300, che un treno. Il materiale ETR 300 venne prodotto negli anni Cinquanta e diventò di primaria importanza per tutto il decennio Sessanta, importante per i trasporti ferroviari tra Milano e Roma e vice versa. Per cui, la rivista francese *Chemins de fer*, chiese ragione del perché un treno con un materiale così arretrato fosse stato elevato a rango di TEE e perché le istanze dirigenti del Raggruppamento TEE avessero lasciato fare le ferrovie italiane, sapendo che non avrebbero dovuto accettare questo treno all'interno del Raggruppamento, per colpa del materiale in uso su questa relazione. Si ricorda, se ancora fosse necessario, che le amministrazioni ferroviarie erano tenute ad utilizzare sui treni TEE, il loro materiale più moderno. Sebbene l'ETR 300 rappresentasse un pezzo di storia delle ferrovie italiane, il suo materiale non era affatto di ultima generazione; era quindi necessario che le ferrovie italiane impiegassero un materiale trainato sul modello dei TEE precedentemente creati, ovvero il "Vesuvio" e "l'Ambrosiano". Il comfort di questo treno era, senza nessun dubbio, eccellente alla fine degli anni Cinquanta e anche durante tutto il decennio seguente, ma all'inizio degli anni Settanta, l'Italia poteva (e doveva) impiegare un materiale di più recente costruzione. Numerose furono le domande dei giornalisti specializzati a tal proposito. Alcuni si chiedevano se fosse solo transitoria fino all'apertura della tanta attesa "Direttissima", la nuova linea ferroviaria tra Firenze e Roma, la quale avrebbe aperto il suo primo tratto nel 1977. <sup>323324325326</sup>

---

<sup>323</sup> D.Caire, « Une année de transition commence », *Revue de l'Association française des Amis des chemins de fer*, numero 328, gennaio/febbraio 1978, , Opt.Cit, p. 21.

<sup>324</sup> Allegato 28.

<sup>325</sup> Allegato 29

<sup>326</sup> Allegato 30

Ad ogni modo, la scelta delle Ferrovie dello Stato di proporre al Raggruppamento TEE un nuovo treno, chiamato “Settebello”, usando lo stesso nome del materiale già in uso, da anni, nella penisola italiana, e quindi di “mischiare” il termine “Settebello” con quello del nuovo treno TEE, chiamato con lo stesso modo, ci fornisce indizi sull’andamento del servizio Trans Europ Express: ovvero le norme non erano più rispettate in modo scrupoloso, e le istanze dirigenti del Raggruppamento Trans Europ Express avevano la tendenza ad essere meno rispettosi che durante il decennio precedente.

Le ferrovie italiane approfittarono della recezione delle nuove carrozze per richiedere l’ammissione di altri nuovi treni nel marchio TEE. Il TEE “Adriatico” entrò in servizio nel 1973, sulla tratta Milano-Bari. Esso permise di incrementare il livello di comfort e di far diminuire il tempo di percorrenza di due ore, tra i due capolinea. Ciò fu reso possibile grazie ad una riduzione delle fermate intermedie (soste sole presso Bologna, Rimini (fermata aggiunta in un secondo tempo e nei periodi estivi) Ancona, Pescara, Foggia) e grazie alle precedenze dovute al rango TEE. Questo treno fu in servizio fino al 1987, anno in cui i TEE presero a scomparire dai binari europei. È un dato che è indicativa del suo successo e di una clientela fedele; del resto collegava città medie importanti come Ancona, Pescara e Bari al Nord Italia. Fu, inoltre, durante tutto questo periodo, il mezzo più veloce per collegare la sponda adriatica da Milano, essendo la costa adriatica, nel 1973, ancora sprovvista di autostrada.<sup>327328</sup>

Lo stesso anno entrò in servizio il TEE “Cynus” che collegava Ventimiglia con Milano. Questo nuovo treno fu creato per venire incontro alle esigenze degli imprenditori che avevano necessità di recarsi a Milano. Il treno lasciava Ventimiglia la mattina presto (ore 7) per giungere a Milano a metà mattinata (ore 11.45). Il ritorno partiva dalla capitale lombarda in serata (ore 20.30) per l’ arrivo a Ventimiglia dopo la mezzanotte (ore 00.20). Questo treno andò ad affiancare, per diversi anni, il suo corrispettivo TEE “Ligure” circolanti sulla stessa linea, ma con orari diversi. Da notare, tuttavia, che le fermate del TEE “Cynus” erano ben più numerose del “Ligure” soprattutto tra Savona e Ventimiglia, tenendo conto della volontà di collegare i comuni liguri con Milano.

Il TEE “Aurora” fu il TEE che ebbe la durata di vita più corta nella storia del Raggruppamento TEE. Venne istituito nel 1974 per essere soppresso l’anno dopo nel 1975. Esso ambiva a collegare Roma con Reggio di Calabria. Tuttavia, appare probabile, che il progetto originale

---

<sup>327</sup> M.Mertens, *Les Trans Europ Express*, La Vie du Rail, Opt.Cit, p. 203.

<sup>328</sup> Allegato 31

delle ferrovie italiane fosse quello di prolungare questo treno in Sicilia, con varie sezioni per Siracusa (via Catania) e Palermo. Avrebbe dunque dovuto essere traghettato tra Villa San Giovanni (stazione d'imbarco dei treni diretti per la Sicilia) e Messina. Questo progetto, per motivi che non ci sono noti, non divenne mai realtà; probabilmente per ragioni ordine tecnico. Il TEE "Aurora" non ebbe mai un livello di riempimento soddisfacente, almeno sulla tratta da Napoli a Reggio Calabria, il treno a quanto pare veniva maggiormente utilizzato per gli spostamenti da Roma a Napoli. La durata complessiva del viaggio non aiutava al riempimento del treno, così come la mancanza di città industriali della Calabria, ma qui si sconfinava in altri campi, che per quanto legati al settore dei trasporti non rientrano nel focus di questo studio.<sup>329</sup>

Infine, da notare, che un ultimo TEE con percorso internazionale coinvolse l'Italia, e più precisamente Milano. Si trattò del TEE "Rolland" che collegò Brema con Milano dal 1969 al 1979. Questo treno ebbe la particolarità, ma che era consuetudine in Germania, di essere suddiviso in più tranche a seconda degli anni e delle stagioni. Per cui, a volte il treno poteva essere originato da Amburgo e poteva avere come destinazione, oltre che Milano, Stoccarda o Coira. Questo treno esisteva già prima del 1969, essendo categorizzato come Diretto, sulla tratta Brema-Basilea. Il giornalista della rivista specializzata *Voce della Rotaie*, Corrado Bagni, ebbe modo di partecipare al viaggio inaugurale del ramo italiano e di darne testimonianza in un articolo della sua rivista. Egli raccontò di una cerimonia nella stazione di Milano Centrale, con la presenza di varie autorità e politici, senza però entrare nei dettagli. Le carrozze erano tedesche, le stesse utilizzate per il mitico "Rheingold" anch'esso afferente al Trans Europ Express. Il treno partì da Milano in mattinata per giungere a Brema in tarda serata (ore 22.06). Il giornalista trovò l'attesa presso la stazione di Chiasso, di ben 30 minuti, fin troppo lunga. Si meravigliò che la velocità di 170 chilometri orari fosse raggiunta in Germania. Infine, i passeggeri del viaggio inaugurale furono invitati a partecipare ad una cerimonia organizzata dal comune di Brema, per l'indomani. Venne organizzata per loro anche una visita della città, prima della loro ripartenza alla volta di Milano il giorno dopo. Il reportage si conclude dicendo che il collegamento rappresentò una nuova possibilità per gli imprenditori italiani di fare *business* in Germania e altresì un'opportunità per visitare le città di Milano e Brema, sia da parte degli italiani che da parte dei tedeschi. Rappresentò, infine, un'occasione per rafforzare il ruolo di Milano nei collegamenti internazionali.<sup>330</sup>

---

<sup>329</sup> Ibid, p.211.

<sup>330</sup> C.Bagni, Viaggio stampa sul « Rolland », *Voce della Rotaia*, Giugno 1968, Opt.Cit, p 3.

Le ferrovie italiane vollero, tramite l'ammissione di questi nuovi treni al rango TEE, elevare la qualità di servizio sulla rete ferroviaria italiana e sfruttare il prestigio veicolato dal marchio Trans Europ Express, sia per i passeggeri italiani che per quelli internazionali che potevano essere interessati a fare affari con le aziende italiane.

L'inizio degli anni Settanta vide le ferrovie francesi procedere di pari passo con i colleghi italiani, ovvero creando molteplici treni TEE sul territorio nazionale. Se alcuni di loro, probabilmente tra i più prestigiosi, furono ammessi nel Raggruppamento già nel 1965, anno dell'ammissione dei treni TEE al traffico unicamente nazionale, le ferrovie francesi preferirono, d'altro canto, aspettare l'arrivo di nuove carrozze per innescare un nuovo processo. Le ferrovie francesi decisero di ampliare la rete TEE francese, finora circoscritta ad alcune linee, sebbene fossero le più importanti. Fino al 1970, gli unici treni TEE francesi circolavano sull'asse "imperiale" ovvero da Parigi a Marsiglia passando da Lione. Il famoso "Mistral" ne fu il maggiore esempio. Questo treno fu doppiato dal TEE "Lyonnais" dal nome degli abitanti di Lione a partire dal 1969, per fronteggiare le richieste dei viaggiatori desiderosi di viaggiare a bordo di un treno timbrato Trans Europ Express. Il treno circolò con lo stesso materiale impiegato sul TEE "Mistral", che fu lo stesso dei treni TEE in circolazione tra Parigi-Bruxelles e Amsterdam. Gli orari erano concepiti per gli imprenditori parigini, dato che il treno del ritorno ripartiva da Lione in piena serata (ore 19.15) per arrivare a Parigi, senza soste intermedie, in tarda serata (ore 23).<sup>331</sup>

Le ferrovie francesi provarono il desiderio di ampliare le destinazioni TEE, dal momento che queste si concentravano tutte nella parte Est del paese, sia per i treni nazionali che per quelli internazionali, diretti verso paesi situati ad Est della Francia, se si esclude l'eccezione del TEE "Catalan" diretto a Barcellona. Così, le ferrovie francesi approfittarono del prestigioso nome per ampliare la loro rete ad Ovest della Francia. In questa parte del territorio le destinazioni non potevano essere che le due città principali: Bordeaux e Tolosa, collegate con Parigi da due percorsi diversi. Il treno TEE per Tolosa fu chiamato "Capitole" dal nome della piazza centrale della stessa città. Era un treno già noto ai viaggiatori francesi, per la propaganda che ne avevano fatto le ferrovie francesi. In effetti, nel 1967, divenne il primo treno francese a circolare oltre i 200 chilometri orari, in particolare sulla tratta tra Orleans e Chateauroux. Il treno seguiva la

---

<sup>331</sup> M.Mertens, *Les Trans Europ Express*, La Vie du Rail, Op.cit., p.180.

vecchia linea, interamente elettrificata e in parte rinnovata per aumentare la velocità, da Parigi a Tolosa, via Orleans (Les Aubrais) e Limoges.<sup>332</sup>

L'arrivo delle nuove carrozze "Gran comfort" delle ferrovie francesi, dalla livrea completamente rossa, ancora differente dai TEE originali, agli inizi del Settanta spinse le ferrovie francesi a richiedere a Utrecht di inserirlo tra i nuovi TEE. Esso rimane ancora oggi, uno dei treni più famosi della storia delle ferrovie francesi, per la prodezza della velocità e per la qualità dei suoi comfort.<sup>333</sup>

Per collegare Bordeaux a Parigi, la SNCF mise in circolazione due nuovi treni veloci. Il primo, "L'Etendard" fu messo in circolazione nel 1968, senza il marchio TEE che venne richiesto e accettato nel 1971. Lo stesso anno, le ferrovie francesi misero in circolazione il TEE "Aquitaine" subito classificato come TEE. I due treni circolavano a specchio: ovvero il primo percorreva la tratta Parigi-Bordeaux la mattina e il secondo la sera, e poi vice versa, così da avere collegamenti mattutini e serali nei due sensi di circolazione. I due treni ebbero anche un'intensa pubblicità, soprattutto, dopo il 1971. Il treno "Aquitaine", diventò il treno più veloce delle ferrovie francesi; fu anche definito "treno più veloce d'Europa" dopo che permise di raggiungere Bordeaux da Parigi in meno di 4 ore (3 ore 49 per l'esattezza), una vera prodezza per l'epoca. Le ferrovie francesi non esitarono allora a parlare di "très grande vitesse" ovvero "molta alta velocità". Il treno era senza fermate intermedie tra Parigi e Bordeaux e transitava via Poitiers e Tours (Saint Pierre des Corps).<sup>334</sup>

Le ferrovie francesi vollero anche espandersi verso l'Est e l'Alsazia, territorio già coinvolto in diverse relazioni TEE, la SNCF cercava di rinforzare i collegamenti da Parigi a Strasburgo. Così, le ferrovie francesi decisero di lanciare due nuovi TEE, su un'asse particolarmente trafficato, dove viaggiava un'importante clientela di affaristi e funzionari europei, si ricorda il ruolo di Strasburgo nelle istituzioni europee. Per questo treno, le ferrovie francesi, oltre ad usare le nuove carrozze come per gli altri nuovi TEE, fecero lavori sull'infrastruttura per consentire un aumento della velocità a 160 chilometri orari. I due TEE denominati "Kleber" e "Stanislas" fermavano anche a Nancy, dalla cui piazza principale "Stanislas" prese il nome. Questi due

---

<sup>332</sup> Allegato 32

<sup>333</sup> Ibid., p.196.

<sup>334</sup>D.Caire, « Une année de transition commence », Revue de l'Association française des Amis des chemins de fer, gennaio/febbraio 1978, numero 328, Opt.Cit, p. 50

treni aiutarono a sviluppare i collegamenti con l'Est della Francia, favorendo l'accesso a Strasburgo.<sup>335</sup>

Infine, fu aggiunto di un terzo treno TEE sull'asse Parigi-Lione, il denominato "Rhodanien" dal nome del fiume Rodano che scorre dalla Svizzera fino al Mediterraneo. Esso collegava Marsiglia a Parigi, offrendo uno sdoppiamento al "Mistral" sullo stesso percorso.

## Il prodotto TEE negli anni Settanta e diverse statistiche sul marchio

Gli anni Settanta rappresentarono il periodo più proficuo dei treni TEE, soprattutto dopo le creazioni di treni, già osservati in precedenza, sui vari territori nazionali. Essi rappresentavano ancora il miglior modo per viaggiare sui binari europei, sebbene la concorrenza ancora allo stato embrionale dei treni Intercity incominciasse a farsi sempre più presente. I treni TEE, seppure rappresentassero sempre la categoria più ambita delle ferrovie europee, tendevano, per la prima volta nella loro storia, a vedere sgretolata la qualità del loro servizio. In altri termini, non si trovava più il meticoloso rispetto delle regole descritte nelle varie versioni dei Regolamenti TEE. Pare che le varie amministrazioni ferroviarie, soprattutto quelle tedesche, italiane e francesi, avessero deciso di approfittare del prestigio del marchio Trans Europ Express senza tuttavia sposarne la stringente osservanza delle regole. Alcuni esempi per dimostrare quanto affermato: le prime distanze prese con dal Regolamento organico risalivano al 1962, quando le ferrovie francesi riuscirono a far avallare le loro nuove carrozze "Inox", destinate ai recenti convogli per le redditizie tratte da Parigi verso Bruxelles e Amsterdam. Per la prima volta, la livrea rosso/crema, peraltro obbligatoria così come riportato nel Regolamento organico, creò una distorsione. Con l'arrivo del nuovo materiale all'inizio degli anni Settanta, l'eccezione diventò la regola soprattutto sui binari francesi e tedeschi. L'Italia rimase fedele alla livrea rosso/crema originale, con la nota eccezione dell'elettrotreno ETR 300 soprannominato "Settebello" che entrò a fare parte del Raggruppamento TEE nel 1974 con il collegamento Milano/Roma. A tal proposito, fu concessa un'altra eccezione alle regole delle ferrovie italiane, le quali non avrebbero utilizzato il loro materiale più recente per il suddetto treno.

---

<sup>335</sup> Ibid., p.59.

Si nota, tra l'altro, che alcuni prestigiosi treni non erano stati proposti dalle amministrazioni ferroviarie per farle rientrare nel marchio TEE. Si pensi in particolare al treno "Jean Jacques Rousseau" che collegava Parigi a Ginevra, e che beneficiava di un livello di comfort molto elevato e che avrebbe potuto legittimamente far parte del Raggruppamento TEE. Il treno collegava due destinazioni d'affari d'importanza ed era frequentato da molti uomini d'affari e diplomatici (tenendo conto del ruolo di Ginevra come sede di numerose istituzioni internazionali). Si pensi, ugualmente, ad altri treni come il famoso "Treno Azzuro", un treno che collegava tutti i giorni Milano a Napoli, riconoscibile tra le sue famose carrozze azzurre. Questi treni disponevano di tutte le caratteristiche per poter entrare nel Raggruppamento TEE ma non furono mai inseriti, senza saper di preciso il perché, poiché gli archivi delle ferrovie consultati sono lacunosi su questo aspetto.

Il moltiplicarsi delle relazioni TEE all'inizio degli anni Settanta portò con sé una moltitudine di distorsioni da parte delle amministrazioni ferroviarie, che ricevettero solo qualche ammonimento da parte di Utrecht, senza che questo servisse in alcun modo a disinnescare ciò che era stato fatto. Fu concesso alle ferrovie tedesche di agganciare ai treni TEE delle carrozze provenienti o dirette verso altre destinazioni, cosa impensabile nei primi anni del Sessanta. Esso allungava i tempi, costringendo il treno ad effettuare manovre in varie stazioni del suo percorso. Altra distorsione, non da poco, una riduzione dei servizi offerti ai passeggeri come il servizio ristorante. Se all'esordio del servizio TEE, il servizio ristorante rappresentava una parte importante del viaggio, le amministrazioni ferroviarie non esitavano più a sopprimere un servizio, sulle relazioni dove ce n'erano due, come sul "Mistral" francese. Tra l'altro, non era neanche raro, che dei passeggeri venissero ammessi a viaggiare in piedi, laddove originariamente era scrupolosamente proibito. Il passeggero doveva obbligatoriamente disporre di una prenotazione per viaggiare seduto, in un posto preassegnato. Le ferrovie francesi furono quelle che mostrarono maggiore leggerezza nel respingere i passeggeri, sebbene presero l'abitudine di autorizzare dei passeggeri in soprannumero rispetto al numero totale delle poltrone del treno; i passeggeri in soprannumero non poterono fare altrimenti che rimanere in piedi per tutta la durata del loro viaggio. Rimanere in piedi era concesso su altre categorie di treno, ma non sui treni TEE, e questo lascia intuire come il servizio venisse, col passare degli anni, sempre più indebolito e come la concorrenza degli altri treni, soprattutto gli Intercity e loro equivalenti nei vari altri paesi dove non esisteva ancora questo marchio, stesse avanzando. Si sono raccolte diverse testimonianze orali di responsabili delle ferrovie francesi che hanno confermato che, durante il Settanta, le ferrovie francesi erano meno attente nell'osservanza delle



regole dettate dal Raggruppamento TEE, in particolare sul TEE “Mistral” dove la gente poteva viaggiare per 4 o 5 ore in piedi in assenza di prenotazione.<sup>336</sup> La rivista francese *Chemins de fer* notò che durante l’orario 1974/1975, il TEE “Etendard” da Parigi a Bordeaux era soggetto a dei riempimenti che superavano di gran lungo la capacità del treno, consentendo a molte persone di viaggiare in piedi, arrivando persino a 50 nei venerdì sera tra Parigi e Tours.<sup>337</sup>

In Italia si è ritrovato una lettera che testimonia di un indebolimento del servizio durante un tragitto a bordo di un treno Trans Europ Express del 1971. Questa testimonianza comparve sulla rivista specializzata *Voce della Rotaia*. Un lettore della rivista, chiamato Renzo Perret, si lamentò del fatto che i viaggi a bordo dei treni TEE non erano più come una volta. Prese in esempio il TEE “Moncenisio”, che avrebbe concluso il suo servizio come TEE nel 1972, dove non era raro trovare persone che salivano a Torino ed erano dirette presso le stazioni sciistiche di Oulx e Bardonecchia. Queste persone salivano a bordo del treno, treno ancora espletato con l’automotrice Aln 448 della Breda, senza prenotazione allo scopo di raggiungere rapidamente le località di montagna. Così, molto spesso, si infiltravano nella carrozza bagagliaio e facevano rumore, rumore che cozzava con il silenzio generale dei treni TEE. Lo stesso autore si lamentava anche del servizio offerto a bordo treno, con una sola scelta di menù disponibile durante il tragitto. Inoltre, il personale del bar era solamente vestito di un gilet con scritta “mini bar”, il che non rispecchiava certo un marchio dalle prestazioni considerate fra le migliori d’Europa. Infine, si lamentava che il materiale, l’automotrice Aln 448-442, essendo ormai avanti negli anni, non riusciva più a sostenere delle velocità elevate, come quelle descritte nei fascicoli; per questa relazione il treno doveva raggiungere i 160 chilometri orari, cosa che non faceva mai durante il tragitto.<sup>338</sup>

Altra testimonianza. Gli archivi dell’Unione Internazionale delle ferrovie conservano un documento nel quale è riportato il resoconto di un controllo effettuato all’improvviso su un treno TEE. Il controllo fu eseguito dal Raggruppamento TEE su un treno olandese del 1977, precisamente a bordo del treno da Parigi ad Amsterdam, a bordo delle carrozze TEE-Inox messe in servizio nel 1964. Il documento lamenta che gli annunci a bordo treno, fatti in lingua olandese, non fossero stati enunciati in modo consono. Inoltre, il controllo notò delle macchie nei bagni del treno e che il bagno in sé necessitava di una pulizia supplementare. Infine, il

---

<sup>336</sup> Colloquio orale con il Signore Georges Vanstaen al museo del ferroviere di Ambérieu en Buguey (Francia), settembre 2020.

<sup>337</sup> D.Caire, « Une année de transition commence », *Revue de l’Association française des Amis des chemins de fer*, numero 328, Gennaio/Febbraio 1978, Op.cit., p. 2.

<sup>338</sup> R.Perret, « I TEE e la nostra pubblicità », *Voce della Rotaia*, Febbraio 1971, Op.cit., p. 17.

documento faceva notare che la sala d'attesa nella stazione di Parigi Nord aveva un'atmosfera sgradevole e veniva fatta notare la mancanza di annunci nella stessa stazione di partenza.<sup>339</sup>

Questi problemi erano stati dibattuti dalle diverse istanze dirigenti del Raggruppamento Trans Europ Express. Si è ritrovato negli archivi dell'Unione Internazionale delle ferrovie, dei verbali di riunioni che trattarono questo tema durante gli anni dal 1973 al 1975. Le amministrazioni ferroviarie si dimostrarono, in regola generale, disposte a cambiare il prodotto Trans Europ Express per inserirlo meglio nel settore della mobilità degli anni Settanta. Così, nella "riunione dei manager del prodotto TEE", come viene chiamato nei documenti d'archivio, le ferrovie francesi resero noto il desiderio di vedere cancellati alcuni treni giorno che non raggiungevano una quota accettabile di riempimento. Desideravano un "adattamento dell'offerta", ovvero un declassamento di certi treni da TEE ad altre categorie inferiori, questo per soli alcuni giorni della settimana (week-end), comprendendo anche la seconda classe. Le altre amministrazioni ferroviarie si dimostrarono contrarie ad una soluzione simile. Le ferrovie olandesi fecero notare che la cancellazione di alcuni treni a bassa frequentazione avrebbe potuto influire negativamente sul resto del servizio TEE. In effetti, una soluzione del genere avrebbe avuto come conseguenza quella di provocare una rottura nel cadenzamento dei treni TEE e dunque un relativo indebolimento dell'informazione e del marchio per i passeggeri. Le ferrovie francesi desideravano una tale soluzione per cancellare alcuni servizi sugli assi particolarmente trafficati in settimana ma meno nei week-end, come sulla tratta Parigi-Bruxelles di domenica mattina. Le ferrovie olandesi pensavano, inoltre, che il treno dovesse evitare un ripiego, per lasciare maggiore spazio agli altri mezzi di trasporto, quali pullman e aerei. La Commissione mista TEE non ritenne la soluzione francese opportuna, e mantenne il principio di circolazione così come era descritto nell'ultimo Regolamento organico TEE, anche se alla seduta del 21 gennaio 1973, essa si dimostrò favorevole a nuove campagne pubblicitarie per attrarre altro pubblico.

In questa stessa seduta, le ferrovie svizzere espressero la volontà di stampare per ogni treno TEE dei volantini con gli orari, al fine di renderli disponibili nelle varie stazioni europee, con l'obiettivo di migliorare la pubblicità sui treni TEE e interessare un nuovo target di clientela, come coloro che partecipavano a congressi, fiere, ma anche delle persone anziane che avrebbero potuto viaggiare per vari motivi e che avrebbero particolarmente apprezzato il comfort e i servizi offerti a bordo dei treni Trans Europ Express. In altri termini, le ferrovie svizzere proposero di ampliare lo spettro delle potenziali clientela dei treni TEE. Le ferrovie svizzere

---

<sup>339</sup> AUIC, Paris, Busta 3320.

vollero, inoltre, che l'immagine di prestigio veicolato sinora dall'acronimo Trans Europ Express venisse salvaguardata e che l'immagine del marchio non fosse soggetta a disprezzamenti. Il marchio TEE avrebbe dovuto mantenere il confronto con il trasporto aereo e quello con l'automobile. Il Comitato misto TEE, attraverso la riunione dei *manager* del prodotto TEE, era andato incontro alle proposte svizzere, aggiungendo che bisognava mettere in piedi una campagna pubblicitaria e rinnovarla ogni due anni, in modo che i viaggiatori non si stufassero delle pubblicità proposte. Inoltre, i manager del prodotto TEE ribadirono che il labello qualità dei treni TEE doveva essere veicolato maggiormente dagli stessi viaggiatori.

Si percepisce che le istanze dirigenti del Raggruppamento Trans Europ Express erano messe a dura prova dalle diverse amministrazioni ferroviarie coinvolte nel progetto TEE, che erano favorevoli a cambiare il servizio per adattarlo alle nuove esigenze del tempo. Per questo motivo, le amministrazioni ferroviarie avevano la tendenza a prendere le distanze dal Regolamento TEE, come visto in precedenza, con l'ammissione dei viaggiatori senza prenotazioni a bordo di alcuni TEE francesi o la convalida del nuovo TEE "Settebello" da parte delle ferrovie italiane, con un materiale di seconda generazione.<sup>340</sup>

Così, le riunioni dei manager del prodotto TEE, continuarono durante il periodo post-1975 in dialogo con le diverse amministrazioni ferroviarie, al fine di fornire sostegno al progetto TEE. Non sembra che i verbali di tutte le riunioni siano presenti negli archivi dell'UIC, ma quelli esistenti sono esplicativi e di interessanti dinamiche in atto.

Ad esempio, una riunione del prodotto manager, tenutasi ad Amsterdam il 9 settembre 1976, dibatté dei servizi di ristorazione. Si è già spiegato, nei capitoli precedenti, quanto fosse importante questo servizio per i treni Trans Europ Express e quanto fosse atteso dai clienti. Tuttavia, dopo la creazione di nuove categorie di treni, i servizi di ristorazione dei treni TEE dovevano necessariamente aggiornarsi. Il resoconto della riunione ci informa che il servizio di ristorazione era, nel 1976, percepito come elevato e in perdita di velocità, per cui erano necessari delle risposte. Nella riunione tenutasi a Francoforte il 31 marzo 1977, le ferrovie belghe proposero di proibire le sigarette durante i servizi di ristorazione, poiché davano un certo fastidio ad alcuni clienti. Si parlò anche di creare degli spazi appositi per i fumatori.

La riunione del 15 dicembre 1977 mise in rilievo una verità che può apparire crudele: "il marchio e l'offerta Trans Europ Express non sono cambiati in 20 anni (dal 1957) e non sono più adeguati ad affrontare le esigenze moderne", secondo i termini utilizzati. Si noti che nessuno

---

<sup>340</sup> M.Mertens, *Les Trans Europ Express*, La Vie du Rail, Op.Cit, p. 213.

voleva abbandonare il marchio TEE (ma il solo fatto che se ne parlasse dovrebbe far sorgere delle domande). Il resoconto della riunione precisava che le amministrazioni ferroviarie desideravano che il marchio TEE fosse ridotto e concentrato sui treni che lo meritavano, perché certi treni, senza nominarne uno esplicitamente, non erano all'altezza del prestigioso acronimo. Si noti, che compare per la prima volta l'idea di aggiungere una seconda classe ai treni TEE, un'idea sostenuta dalle ferrovie tedesche, e della quale si sarebbe parlato molto in futuro.<sup>341</sup>

Infine, si noti, che su diversi treni TEE nazionali, ci fu, col passare degli anni, una lieve diversità sociale, ovvero che delle famiglie, dei pensionati o altre categorie socio-professionali avevano occasioni di viaggiare maggiormente a bordo treni TEE rispetto al passato. Questo era anche dovuto all'indebolimento del servizio su alcuni treni, in particolare quelli a percorso unicamente nazionale, di cui si è parlato in precedenza. Questo si può anche spiegare alla luce dell'innalzamento del livello di vita in economica in Europa in questi decenni.

Si vedranno adesso alcune statistiche che potrebbero aiutarci a comprendere l'evoluzione del marchio TEE durante il periodo chiave che gli anni Settanta rappresentarono. Tra un aumento massiccio all'inizio del decennio e la concorrenza di altre categorie di treni, per non parlare delle prime prove sul treno ad alta velocità, che avrebbe preso il suo volo all'inizio del 1980, il Settanta rappresentò un periodo chiave per i Trans Europ Express.

Le prime statistiche dimostrano un lento decrescimento dei passeggeri sui Trans Europ Express, così come desumibile dalle statistiche dell'UIC. Per l'anno 1976, l'UIC registrò un calo di riempimento del meno 1.25% rispetto al 1974. Le Ferrovie dello Stato furono l'amministrazione ferroviarie che accumulò un incremento di passeggeri pari all' 11.7% nel 1976 rispetto al 1974; ciò era dovuto all'immissione dei TEE nazionali di cui si è accennato in precedenza. Di contro, le ferrovie tedesche registrarono una diminuzione di frequentazione a bordo dei loro treni TEE del -5.7%, vale a dire la percentuale più elevata fra i paesi coinvolti nel progetto Trans Europ Express. Questo dato si può spiegare solo con l'immissione del nuovo servizio Intercity che conferma quanto detto in precedenza.<sup>342</sup>

Le ferrovie svizzere hanno conservato, nei loro archivi, diversi rapporti sui tassi di riempimento dei treni TEE che coinvolgevano la Confederazione elvetica. Per gli anni dal 1971 al 1973, la frequentazione del TEE "Lemano" Ginevra-Milano, era stabile. Il treno trasportava mediamente tra gli 85 e 105 viaggiatori in media. Le cifre sono le stesse per il TEE "Cisalpino"

---

<sup>341</sup> AUIC, Paris, Busta BU0614.

<sup>342</sup> AUIC, Paris, Busta BU0614, Rapport de gestion pour l'année 1976.

da Parigi a Milano tramite Losanna, dove i viaggiatori erano in media tra gli 88 e 105. Si ricordi che entrambi questi TEE hanno visto evolvere la loro composizione nel 1972, passando dalle automotrici (Aln 442-442 Breda per il “Lemano” e RaeTEEII per il “Cisalpino”) a versioni composti da locomotive e carrozze al traino. Entrando nei dettagli, il TEE “Lemano” caricava una media di 60 persone tra Milano e Ginevra e una media di 65 persone tra Ginevra e Milano per un treno dalla capienza di 90 posti in totale, si è rimasto alla versione automotrice prima del cambio materiale del 1972.

Per il TEE “Cisalpino” la frequentazione era di 105 viaggiatori in media sul percorso Milano-Losanna e di 85 viaggiatori sul percorso inverso. Il treno poteva contenere 168 posti a sedere.<sup>343</sup> Le ferrovie svizzere erano soddisfatte del risultato, più della metà del convoglio era pieno nei tratti Italia e Svizzera e vice versa. Non si sono reperite invece, le statistiche per il tratto Svizzera/Francia che sarebbero state interessanti in termine di paragone. Si nota, inoltre, che il TEE “Cisalpino” ha visto il suo capolinea italiano spostato da Milano a Venezia per il periodo 1974/1979, così da migliorare l’accesso dei turisti francesi e svizzeri alla città della Laguna, nonché migliorare le opportunità d’affari con delle città della pianura padana servite dal prolungamento, quali Verona, Brescia o Vicenza. Si noti che fu l’unico Trans Europ Express a servire Venezia.

Il TEE “Edeilwess” mostrava diverse particolarità. Era il treno che serviva più paesi in uno solo viaggio (cinque per la precisione: Olanda, Belgio, Lussemburgo, Francia e Svizzera). Oltre a ciò, fermava nei principali poli delle istanze della Comunità economica europea, che, come si sa sono sparsi tra Bruxelles, centro, tra l’altro, della Commissione europea, Lussemburgo, sede, tra l’altro, del tribunale europeo, e infine Strasburgo sede del Parlamento europeo nonché del Consiglio d’Europa. Il treno fu uno dei primi ad ottenere il prestigioso marchio TEE nel 1957, mentre circolava sotto lo stesso nome già dal 1945. Gli archivi ferroviari francesi conservano alcuni dati sulla frequentazione di questo treno nel 1971, anno in cui il treno abbandonò le automotrici per passare ad un materiale trainato. Prima del cambio materiale, quando il treno fu espletato con l’automotrice RaeTEE1 di produzione svizzera/olandese, le statistiche del treno, a seconda dei tratti, erano suddivisi in questo modo: 49 persone sul percorso Zurigo/Basilea, 64 viaggiatori tra Basilea e Mulhouse, 80 viaggiatori tra Mulhouse e Strasburgo, 80 tra Strasburgo e Metz, 85 tra Metz e Lussemburgo, 80 tra Lussemburgo e Bruxelles e infine 46 sul percorso Bruxelles/Amsterdam, asse servito anche dai TEE

---

<sup>343</sup> Archivi delle ferrovie svizzere, Windish, Busta E8300, Rapport sur l’horaire 1971/1973.

proveniente da Parigi. I posti disponibili nell'automotrice erano 114. Per cui diverse valutazioni possono essere tratte da queste cifre. La prima valutazione è che questo treno aveva un tasso di riempimento molto elevato in diverse tratte, in particolare tra Strasburgo e Bruxelles, dove i passeggeri superano gli 80 posti. La seconda valutazione derivava dalla prima, che vedeva un traffico intenso tra i tre luoghi importanti delle istituzioni comunitarie. Per questo treno, le autorità doganali di diversi paesi attraversati si misero d'accordo per procedere a dei controlli durante la marcia del treno, cioè senza allungamento di tempo presso le stazioni di confine; per motivi unicamente legati ai controlli dei documenti d'identità. Il treno lasciava Amsterdam nel mezzo della mattinata (ore 10.15), giungeva a Bruxelles attorno a mezzogiorno (ore 12.45), arrivava nella capitale del Gran ducato nel pomeriggio (ore 15.15), serviva Strasburgo a inizio serata (ore 17.20) per giungere in Svizzera in serata (Basilea: ore 18.40 e Zurigo: ore 19.50). Il ritorno lasciava la capitale economica della Svizzera prima di mezzogiorno (ore 11.45), giungeva a Strasburgo ad inizio pomeriggio (ore 14.20), raggiungeva Lussemburgo nel tardo pomeriggio (ore 16.30), per arrivare a Bruxelles in serata (ore 19), prima di proseguire verso l'Olanda dove arrivava in serata (Amsterdam: ore 21.30).<sup>344</sup> Gli orari di questo treno erano adattati per i funzionari delle istituzioni europee che potevano lasciare la loro città dopo una mattinata di lavoro, in modo da arrivare a destinazione per l'ora di cena, e questo in entrambe le direzioni. Ad ogni modo, questi orari permettevano ai funzionari della CEE di trascorrere almeno una serata e una mattinata di lavoro nelle città che dovevano raggiungere. I funzionari della CEE apprezzavano particolarmente questo treno TEE, perché oltre a permetter loro di raggiungere le sedi delle istituzioni comunitarie velocemente e comodamente, permetteva altresì di disporre di un treno nel quale avevano le loro abitudini e dove spesso si ritrovavano insieme per partecipare a diverse riunioni. Inoltre, il treno corrispondeva bene alle loro richieste di comfort, rispetto ad altri treni in circolazione sulla stessa linea.<sup>345</sup>

Per questo, la diffusione di un declassamento del treno da Trans Europ Express a Espresso suscitò molta preoccupazione da parte sia degli europarlamentari, che spesso dovevano spostarsi tra i tre poli della CEE, ma anche da parte dei funzionari internazionali, abituati a questo servizio. Perciò, non appena le prime indiscrezioni giunsero alle loro orecchie, tutta la comunità dei viaggiatori delle istituzioni comunitarie restò turbata.

Nel febbraio 1978, il deputato europeo Den Meimtz si rivolse in questo modo al Parlamento europeo: "Il Consiglio è stato informato dell'intenzione di sopprimere gli unici due TEE che

---

<sup>344</sup> M.Mertens, *Les Trans Europ Express, La Vie du Rail*, Op.cit., p. 80.

<sup>345</sup> AHSNCF, *Le Mans, Busta 0010LM0027, Rapport de gestion TEE 1971*.

fanno da sponda tra le tre sedi di lavoro delle istituzioni europei e se stima normale che si cancellino gli unici mezzi che fanno ciò, in una rete definita moderna ma che mi chiedo se lo sia davvero.” Il Consiglio rispose al parlamentare dicendogli che il Consiglio fosse cosciente del problema di avere dei collegamenti rapidi ed efficaci tra i tre luoghi di lavoro delle istituzioni comunitarie.<sup>346</sup>

Qualche giorno prima, il 30 gennaio 1978, il Segretario generale del Parlamento europeo, Signore H.Nord, fece redigere un documento per informare che le autorità dei tre stati coinvolti (Belgio, Lussemburgo e Francia) stavano cercando una soluzione per rimediare al problema del cancellamento del TEE “Edeilwess”.<sup>347</sup>

Il deputato europeo, l’Onorevole Evans, rivolse una domanda orale durante la seduta del Parlamento europeo del 3 febbraio 1978 sulla stessa questione, senza però ricevere risposta. Egli si domandò se questo progetto di soppressione non andasse in senso contrario rispetto a ciò che desideravano le istanze europee, le quali puntavano a un miglioramento delle connessioni tra le diversi sedi istituzionali-comunitarie, in particolare Strasburgo, dove il Parlamento europeo sarebbe stato eletto direttamente dai cittadini europei a partire dall’anno seguente, cioè il 1979.<sup>348</sup>

Come si può notare, gli archivi delle istituzioni europee conservavano tracce di preoccupazione riguardanti la soppressione di un treno Trans Europ Express e questo era spia di quanto il marchio TEE fosse potente, visto che gli europarlamentari e altri funzionari erano timorosi non tanto della cancellazione da treno, quanto del suo declassamento del treno da TEE a Espresso, il che equivaleva ad una perdita in fatto di servizi cui questi viaggiatori erano affezionati.

Gli archivi diplomatici francesi conservano, anche loro, tracce di queste preoccupazioni. L’ambasciata del Lussemburgo in Francia chiese al governo francese di agire perché il treno TEE “Edeilwess” non venisse cancellato. Le dicerie sulla possibile cancellazione del treno erano fonte di preoccupazioni per gli abitanti del Gran Ducato, così come riportato nella nota diplomatica. Si ricordi che l’asse, partendo dal Belgio alla Svizzera, passando dal Lussemburgo e la Francia, rappresentava la culla della rete Trans Europ Exprees, nata 20 anni prima nel 1957. Il documento prosegue indicando che la soppressione del TEE avrebbe rischiato di “danneggiare durevolmente il prestigio di due città che ospitano importanti sede della Comunità

---

<sup>346</sup> AUIC, Fiesole, Busta PEO 7215.

<sup>347</sup> AUIC, Fiesole, Busta PEO 7215.

<sup>348</sup> AUIC, Fiesole. Busta PEO 5755.

economica europea”. Il Lussemburgo temeva che questa decisione facesse centralizzare gli uffici della CEE nella sola Bruxelles, visto i mancati collegamenti per raggiungere Lussemburgo e Strasburgo. Così, il Lussemburgo pretese almeno un andata/ritorno espletato con il marchio TEE.

Non solo il Lussemburgo si preoccupò molto della soppressione del TEE “Edeilwess”, bensì anche il Ministero degli Affari esteri francesi, che scrisse una lettera, il 24 gennaio 1978, alla Commissione europea, per avvertire che “la soppressione del suddetto treno avrebbe comportato danni fatti agli sforzi fatti dalla Francia per conservare il ruolo di Strasburgo come città ospitante le istituzioni europee”.<sup>349</sup>

Come si vede, la soppressione di un treno TEE risultò una questione di primaria importanza, al punto che diversi Ministeri degli Affari esteri segnalavano la loro preoccupazione. Essi temevano che la soppressione del TEE in questione sarebbe stato un motivo per rinforzare il ruolo di Bruxelles come capitale della CEE e quindi indebolire il ruolo comunitario di Lussemburgo e Strasburgo.

In questa vicenda si percepisce la potente immagine del marchio TEE, simbolo di prestigio. L’annuncio di un semplice cambiamento di categoria venne recepito con un certo panico.

Il 23 maggio 1979, poche settimane prima della relativa soppressione del TEE “Edeilwess”, le ferrovie francesi fecero pervenire al Ministero degli Affari esteri francesi il motivo alla base del declassamento del treno da TEE a Espresso. Le ferrovie francesi asserivano che i livelli di frequentazione del treno non erano sufficienti a giustificare il marchio TEE. Le ferrovie francesi vollero sostituire il TEE “Edeilwess” con un treno detto “Corail”, ovvero con delle nuove carrozze ordinate all’inizio del Settanta e consegnate via via col passare degli anni. Queste carrozze avevano il vantaggio di essere nuove e il declassamento del treno da TEE a Espresso permetteva l’aggiunta di una seconda classe.<sup>350</sup>

In verità, il declassamento del TEE “Edeilwess” si ebbe in un periodo favorevole alle soppressioni di treni Trans Europ Express. Per cui, le spiegazioni rilasciate dalle ferrovie francesi non erano soddisfacenti, anche perché, come visto in precedenza, i tassi di riempimenti del suddetto treno non erano scarsi, specialmente sul tratto tra Strasburgo e Bruxelles, come osservato negli archivi del 1971. Appare, dunque, assai poco probabile che fosse stata una diminuzione dei passeggeri tra il 1971 e il 1978, soprattutto in vista del ruolo di maggior rilievo

---

<sup>349</sup> Archivi diplomatici francesi, La Courneuve (Paris), Busta 467INVA/1123.

<sup>350</sup> Ibid.,



che avrebbe avuto Strasburgo a partire del 1979, con l'elezione degli europarlamentari direttamente dai cittadini europei. Il movimento massiccio di declassificazione dei treni Trans Europ Express alla fine degli anni Settanta e all'inizio degli anni Ottanta risultò di una dinamica globale, con la quale le amministrazioni ferroviarie puntavano a ingrandire il loro spettro di viaggiatori. Anche un treno come l'"Edeilwess" forse uno dei treni più emblematici della storia dei Trans Europ Express per l'importanza delle città servite e per il numero di paesi attraversati, non poté resistere a questo movimento.

## Un nuovo marchio, i treni TEE viaggiano anche di notte: nascono i Trans Euro Night (TEN)

Dopo il relativo successo dei Trans Europ Express Merci (TEEM), di cui si è parlato in precedenza, si decise all'inizio dell'Ottanta di dar il via a un nuovo ramo del marchio TEE. I Trans Euro Night, riconosciuti con l'acronimo TEN. Essi erano una declinazione notturna dei Trans Europ Express. Si ricorda che i TEE erano esclusivamente dei treni circolante diurni e questo non cambiò mai in tutta la loro storia.

Tuttavia, questo progetto ebbe inizio nel 1971 con la prima creazione di un *pool* europeo per treni notturni, chiamato TEN. Questo *pool*, così come chiamato, era destinato sia a migliorare i collegamenti notturni europei sia a creare un sistema di riservazione efficace per tutti i cittadini europei. L'accordo per questo *pool* TEN, fu firmato l'8 giugno 1971, tra le ferrovie facenti parte del progetto TEE, ai quali si aggiunsero le ferrovie danesi (coinvolte nel progetto TEE) e le ferrovie portoghesi. Per l'inizio del servizio, il *pool* europeo di treni notti era composto di 343 carrozze, tra cui 279 furono gestite direttamente dalla CIWL. Nel 1972, più di 1.04 milioni di passeggeri avevano viaggiato a bordo di un treno del pool europeo di treni notti.<sup>351</sup>

L'elemento più saliente del progetto TEN, derivante del progetto TEE, si trova proprio nell'acronimo del nuovo servizio: TEN. Questo acronimo aveva la particolarità di potersi declinare nelle varie lingue, ovvero Night in inglese, Notte in italiano, Nuit in francese, Natch in tedesco, Noche in spagnolo, rendendo quindi più facile la comprensione del servizio per la maggiore parte dei cittadini europei. La rete TEN doveva essere una rete puramente europea e

---

<sup>351</sup> G.Ribeill, *Les Trains de nuit*, La Vie du Rail, 2021, Paris, p.172.

si poneva come obiettivo quello di raggiungere destinazioni che non potessero essere raggiunte in giornata. I treni TEN erano di nuova costruzione, beneficiavano anche loro del programma Eurofirma, alla pari delle carrozze giorno di cui si è parlato abbondantemente in precedenza. I treni TEN erano treni notturni di sole carrozze cuccette e letti. Dovevano offrire ai passeggeri, servizi durante la totalità del loro viaggio, alla stregua dei TEE, ovvero un servizio di ristorazione la sera per la cena e la colazione. Durante il viaggio il personale di accompagnamento doveva sempre prestare massima attenzione alle domande e bisogni dei passeggeri.<sup>352</sup>

I treni TEN vennero effettuati per l'88% in traffico regolare, il 12% restante erano dei treni estivi o invernali che si indirizzavano a viaggiatori desiderosi di trascorrere l'estate nella loro regione d'origine o le ferie invernali in montagna.<sup>353</sup>

Molti treni TEN coinvolsero l'Italia, per ovvi motivi: la posizione geografica della Penisola non permetteva di raggiungere molte città dell'Europa durante i viaggi di giornata, ad eccezione di alcune città del Nord tra cui Milano che fu la città più coinvolta d'Italia, e anche perché l'Italia aveva molto da offrire per viaggi a scopo turistico. Tra i treni TEN, uno spiccò sugli altri: il "Palatino". Questo collegava tutte le sere Parigi a Roma e vice versa. Questo treno andò ad affiancare il "Roma Express" per il suo percorso notturno proponendo però un nuovo "stile" così come definito dalla rivista francese *La Vie du Rail*. Si noti che questo nuovo treno fece risparmiare ai viaggiatori 1 ora e 49 minuti rispetto agli altri treni notturni, avendo precedenza e un numero limitato di fermate.<sup>354</sup>

Gli anni Settanta rappresentano un periodo chiave nella storia dei Trans Europ Express. L'inizio del decennio coincise con la volontà di aumentare sensibilmente il numero di treni ammessi nel Raggruppamento, fino a raggiungere l'apice nell'orario del 1974. Questo era dispendioso da più fattori: primo fra tutti, le numerose nuove carrozze ordinate nel Sessanta e consegnate all'inizio del Settanta e negli anni successivi, secondo il numero ordinato dalle amministrazioni ferroviarie. Questo rinnovo del materiale portò maggiori comfort e migliorò la velocità dei treni. Le amministrazioni ferroviarie decisero dunque di puntare sul marchio Trans Europ Express, il quale rifletteva un'immagine molto positiva, prestigiosa, avanguardista agli

---

<sup>352</sup> AUIC, Paris, Busta BU0614, Fascicolo TEN/2.

<sup>353</sup> G.Ribeill, *Les trains de nuit*, Op.cit., p.175.

<sup>354</sup> P.Delacroix, Le Palatino : un nouveau train, un nouveau style, *La Vie du Rail*, 2/11/1969, Op.cit., p.14.

occhi dei contemporanei. Le ferrovie tedesche optarono, invece, per la creazione di un nuovo marchio, il quale era destinato a riscuotere un gran successo, sotto il nome di Intercity, che prevedevano delle carrozze di seconda classe a differenza dei TEE. L'arrivo delle numerose carrozze, ordinate con il programma di finanziamento Eurofirma, pressoché simultaneamente nell'Europa occidentale portò ad una richiesta di espletazione dei treni sotto il prestigioso marchio Trans Europ Express da parte delle diverse amministrazioni ferroviarie, tenendo conto anche della possibilità di far circolare dei treni di questo marchio anche unicamente su percorso nazionale. Tuttavia, l'incremento del numero di treni TEE non portò soltanto a risvolti positivi, poiché le amministrazioni ferroviarie tendevano a prendere delle libertà con il Regolamento organico TEE. L'aumento dei treni del marchio Trans Europ Express portò con sé l'aumento delle eccezioni, senza che le istanze dirigenti del Raggruppamento TEE e l'Unione Internazionale delle ferrovie reagissero in modo opportuno. Così, il servizio peggiorò, senza pertanto perdere prestigio agli occhi dei contemporanei. Diverse discussioni si innescarono attraverso una nuova istanza, chiamata riunioni del prodotto manager TEE, nella quale si parlò di queste problematiche e dove le diverse amministrazioni ferroviarie coinvolte nel progetto Trans Europ Express poterono rendere note le loro idee per l'avvenire del marchio TEE, che evidentemente necessitava un cambiamento.

L'espansione della rete Intercity in Germania, e quindi il relativo successo del marchio, contribuì a fare ripensare l'idea di programmazione ferroviaria agli altri paesi europei. Le diverse amministrazioni europee furono convinte, dalla riuscita di questa esperienza, che il futuro delle ferrovie stesse nell'apertura alla seconda classe, che permetteva di raccogliere sia i passeggeri desiderosi di un maggiore comfort, attraverso il mantenimento di alcune carrozze di prima classe, sia dei passeggeri desiderosi di viaggiare a prezzo e comfort minore, pur conservando il beneficio della velocità.

## **Capitolo 5: Gli anni Ottanta: il successo dell'alta velocità e dei treni Intercity, il lungo declino del marchio TEE, la fine dei servizi Trans Europ Express e l'esordio un nuovo marchio: gli Eurocity**

Gli anni Ottanta rappresentarono il passaggio di consegna tra i treni detti "classici" e il futuro delle ferrovie rappresentato dai treni detti ad alta velocità. I treni Trans Europ Express rimasero al vertice della piramide delle categorie dei treni europei per oltre 20 anni, rappresentando un modello di viaggio per quell'epoca.

Gli anni Settanta rappresentarono, parimenti, il culmine del marchio Trans Europ Express e l'inizio della sua decadenza. Questi anni racchiusero l'inizio di una nuova fase della storia ferroviaria, fatta di alta velocità. Questa transizione sarebbe compiuta nei primi anni dell'Ottanta, con la messa in servizio del primo *Train à grande vitesse* francese, riconosciuto sotto il suo famoso acronimo TGV.

Su un altro fronte, i treni Intercity stavano prendendo possesso dei binari europei. Le amministrazioni ferroviarie apprezzavano questa sinergia tra velocità, comfort e libertà di scelta del viaggiatore. Le amministrazioni ferroviarie moltiplicarono tale concetto e declassificarono numerosi Trans Europ Express, sia con percorsi internazionali che nazionali, al fine di riproporre ai loro passeggeri dei treni comportanti due classi.

Gli anni Ottanta rappresentarono il passaggio da un modello ferroviario a un altro. Rappresentarono l'inizio di una nuova era.

## L'arrivo dei treni ad alta velocità, il cambiamento in marcia

L'esordio dei treni ad alta velocità non si verificò in Europa, bensì in Giappone. Il Giappone è stato, nei fatti, il primo paese al mondo a sviluppare, con successo, la tecnologia denominata del "Shinkansen" questo per le Olimpiadi tenutesi a Tokyo nel 1964. In Europa, si ebbe in Italia il primo esempio di linea ad alta velocità. Sin dai primi anni Settanta, l'Italia avviò la costruzione di una nuova linea tra Firenze e Roma, asse importantissimo, arrivato quasi alla saturazione. Su questo tratto passavano, infatti, tutti i treni da Roma verso il Nord Italia, eccetto il Piemonte e la Liguria. I primi progetti della nuova linea ferroviaria risalgono al 1966, anno in cui fu stato presentato alla stampa il progetto. Nel 1969, il progetto fu approvato definitivamente e i lavori poterono cominciare.<sup>355</sup>

La nuova linea ha una particolarità che gli consente di avere numerosi scambi con la linea classica (ogni 16 chilometri), in modo da potersi spostare sull'una o sull'altra; in effetti, fiancheggia la linea vecchia su buona parte del tragitto. Essa è la stata la prima a non avere dei passeggi a livelli lungo la totalità il suo percorso.<sup>356</sup> Questa nuova linea fu la prima del genere ad essere costruita in Europa. Per cui, ebbe una risonanza mondiale. La linea fu autorizzata ad essere percorsa a più di 250 chilometri orari, una vera prodezza su scala internazionale. Fu il campo di battaglia delle più famose e più potenti locomotive italiane, in particolare le E 444 che poterono circolare a più di 200 chilometri orari, ma anche le E656 che avevano preso il loro esordio alla metà del 1975. La "Direttissima" rappresentò la vera "chiave di volta del sistema ferroviario italiano" per riprendere l'espressione del giornalista di *Voce della Rotaia*, Franco Di Biella.<sup>357</sup>

Contemporaneamente, fu sviluppato dall'ingegneristica italiana un nuovo modello di treno, destinato a un grande successo. Si trattava di un treno ad assetto variabile, comunemente chiamato "pendolino" perché dondola nelle curve, facendo mantenere al treno la sua velocità invece di frenare. L'ETR 401, treno di nuova generazione, entrò in servizio dal 1976 sulla linea da Roma ad Ancona, passando dagli Appennini rendendo fruibile il pendolamento del treno per affrontare le numerose curve della linea.<sup>358</sup> Il treno, orgoglio dell'ingegneristica italiana, non fu

---

<sup>355</sup> M.Merger, A.Giuntini, La très grande vitesse ferroviaire en Italie, entre innovations et tergiversations, Revue d'Histoire des Chemins de fer, numéro 46/47, 2012, Paris, p.229.

<sup>357</sup> F. Di Biella, « E partita la Direttissima », *Voce della Rotaia*, Op.cit., p. 4.

<sup>358</sup> « Con il pendolino da Roma ad Ancona », *Voce della Rotaia*, Op.cit., p.13.

però in un primo tempo impiegato sulle linee più frequentate come l'asse Milano-Roma. Sarebbero stati impiegati su questa linea alla metà degli anni Ottanta, quando le ferrovie italiane fecero delle modifiche tecniche sul materiale, rendendolo più veloce e facendone il fiore all'occhiello delle FS.

Tuttavia, bisogna spostarsi oltralpe per avere un'idea più precisa dei cambiamenti epocali che accadevano nel mondo ferroviario. Gli ingegneri francesi, particolarmente attenti alla costruzione della Direttissima italiana, progettaronò un altro tipo di linea ad alta velocità, nella quale avrebbe potuto circolare solo un nuovo tipo di treno, allora non ancora concepito. Se la Direttissima Firenze-Roma presentava quale caratteristica peculiare quella di consentire la circolazione sia dei treni "classici" che di quelli ad alta velocità; la nuova linea francese consentiva la percorrenza soltanto ai nuovi elettrotreni prossimi all'uscita dalle fabbriche. Il vantaggio della linea francese si riscontrava nella velocità, dove i treni poterono sfrecciare a più di 300 chilometri orari; anche se nei primi anni erano limitati a 270 chilometri orari. Si ricordi che sulla Direttissima, i treni potevano ufficialmente sfiorare i 250 chilometri orari (anche se in realtà le locomotive E444 e E656 non potevano superare la soglia dei 200 chilometri orari), le ferrovie francesi vollero dei treni specifici che potessero essere specificamente utilizzati per viaggiare su questa nuova linea.

Le ferrovie francese puntarono tutto sulla velocità, come lo dimostra il progetto illustrato pocanzi. Le ferrovie francesi vollero, sin da subito, investire le loro risorse e tecnologie in questo progetto realizzando un record di velocità di 340 chilometri orari, sulla linea appena costruita, il 28 febbraio 1981. Si ricorda, che le ferrovie francesi aveva una grande tradizione nel realizzare dei record mondiali di velocità su binari, vista l'esperienza acquisita nel 1954/1955, come riportato precedentemente.

La nuova linea fu costruita, strategicamente, tra Parigi e Lione, le due più grandi agglomerazioni di Francia, ma soprattutto usufruibile per tutte le destinazioni del Sud Est, che comprendevano oltre a Lione, Marsiglia e delle zone a forte valore turistico come le Alpi e la Costa Azzurra. Il nuovo servizio prese il suo avvio il 27 settembre 1981, tra Parigi e Lione, contribuendo a ridurre drasticamente i tempi di percorrenza tra le due città, portandolo sotto la soglia delle due ore.

Evidentemente il nuovo servizio riscontrò il successo atteso, facendo dimezzare i tempi di percorrenza e consentendo ai viaggiatori di scendere nei centri delle città, attraverso gli impianti già esistenti. Su questa relazione, la concorrenza non poté resistere, non avendo granché da

opporre. Il nuovo treno era riuscito ad essere perfino più veloce degli aerei, tenendo conto della distanza degli aeroporti dal centro-città.

Il nuovo treno delle ferrovie francesi ebbe quale conseguenza una riprogrammazione integrale delle circolazioni sull'asse Parigi-Lione-Mediterraneo, asse fondamentale delle ferrovie francesi e da sempre ospite dei treni più famosi.

## Il paradosso dei treni Trans Europ Express francesi

L'avvento dei treni ad alta velocità, TGV, sulla nuova linea ferroviaria tra Parigi e Lione fece sì che le ferrovie francesi non avessero più necessità di posizionare dei treni detti oramai "classici" tra le due città. Per questo motivo, le ferrovie francesi decisero, a monte, di cominciare a "declassificare" i treni circolante su quest'asse prima dell'esordio dell'era dell'alta velocità. Per questo motivo, la SNCF decise di avviare le "declassificazioni" nella seconda parte degli anni Settanta. Diversi treni famosi che avevano, in gran parte, rivestito la livrea Trans Europ Express, agli inizi degli anni Settanta dovettero abbandonarla per far posto al nuovo treno TGV, che sarebbe diventato da quel momento in poi, il treno portabandiera delle ferrovie francesi nonché dell'ingegneristica francese.

In tal modo, i treni Trans Europ Express che erano stati ammessi nel Raggruppamento, con l'arrivo massiccio delle nuove carrozze uscite dal bando europeo di Eurofirma, furono a poco a poco ritirati. Così, il TEE "Le Lyonnais" da Parigi a Lione fu declassificato nel 1976, solo sei anni dopo il suo ingresso nel marchio Trans Europ Express. Due anni dopo, le ferrovie francesi declassificarono il suo corrispondente TEE "Rhodanien", che a differenza del primo scendeva fino Marsiglia. Tuttavia, il più prestigioso treno "Il Mistral", di cui si è abbondantemente parlato in precedenza, non fu "retrogradato" dalle ferrovie francesi e mantenne il marchio TEE fino alla partenza ufficiale del TGV, data nella quale fu retrocesso da TEE a Rapide.

Una delle conseguenze dell'arrivo dei treni TGV fu che, da allora in poi, i treni Trans Europ Express non sarebbero più stati i treni più prestigiosi, almeno in Francia. Essi non beneficiarono più della pubblicità di un tempo, del resto queste operazioni di *marketing* si fossero fatte più rare nella seconda parte del Settanta. Tutta l'attenzione, come ovvio, era adesso concentrata sui treni TGV, i quali rappresentavano l'orgoglio delle ferrovie francesi, nonché della Francia

intera come testimonia l'impressionante copertura mediatica che investì il treno e le tappe dell'inaugurazione della linea.

Negli altri paesi, i treni Trans Europ Express attraversarono, principalmente, due periodi di "declassificazione" da TEE ad altre categorie più basse a secondo del paese preso in esame. Le prime cancellazioni avvennero in un periodo comprese tra il 1971, si ricorda la prima "declassificazione" del treno TEE "Rheinpfiff" da parte delle ferrovie tedesche per incorporarlo nel nuovo marchio Intercity, e il 1975 come accaduto per alcuni treni TEE già in servizio dal 1957 (esempio: TEE Moncenisio). Il secondo periodo parte dall'inizio degli anni Ottanta e si prolunga per l'intero decennio. Si trattò di un periodo fatto di indecisioni sul futuro del servizio TEE, di molte corrispondenze scambiate tra le diverse amministrazioni ferroviarie per accordarsi sul futuro del prestigioso marchio. Un periodo difficile perché da un lato i treni "classici" o Intercity, secondo l'appellazione definita da ogni amministrazione ferroviaria, davano piena soddisfazione, utilizzando un materiale nuovo e confortevole; dall'altro lato, l'arrivo dell'alta velocità sui binari europei, rendeva le discussioni sul futuro del marchio TEE piuttosto accese. L'alta velocità ferroviaria era foriera di grandi speranze, e perciò vide concentrarsi su di sé tutti i fondi e le attenzioni delle amministrazioni ferroviarie, a cominciare da quella francese. Questo fenomeno si estese alle altre reti europee, a secondo dell'apertura dei loro primi tratti di linee ad alta velocità. Per cui, il modello Trans Europ Express non era più in linea coi tempi e fu necessario prendere delle decisioni difficili e molto discusse.

## I negoziati per il futuro del Raggruppamento Trans Europ Express

Nel proseguimento delle riunioni dei manager dei prodotti TEE, così come viene chiamato nei documenti archivistici, degli anni 1972/1976; queste riunioni, insieme ad altre, in particolare sotto l'egida del UIC, proseguirono durante tutta la fine del Settanta e anche agli inizi dell'Ottanta.

Appariva evidente, che il marchio Trans Europ Express non potesse rimanere così come era stato ideato nel Cinquanta. Doveva cambiare volto, doveva adattarsi a nuovi standard di modernità. Il pericolo per i treni Trans Europ Express era che diverse amministrazioni ferroviarie, in particolare le ferrovie tedesche e quelle francesi, fossero giunte ad un punto di equilibrio senza prevedere i treni TEE nei loro piani. In Germania, i treni Intercity riscossero



un gran successo e questo fece sì che le ferrovie tedesche volessero che i treni Trans Europ Express adoperassero uno stile simile. Su un altro fronte, le ferrovie francesi erano orgogliose e intriso per la concezione del loro nuovo treno ad alta velocità e per il successo della nuova linea ferroviaria tra Parigi e Lione. Per le ferrovie francesi non si trattava di far rientrare il loro nuovo treno all'interno dei meccanismi europei. Essi, in effetti, avrebbero potuto inserire senza difficoltà il loro nuovo treno nel marchio Trans Europ Express. Non era nell'interesse delle ferrovie francesi procedere in questo modo. Il successo del TGV era tutto francese e tale doveva rimanere. Per cui, anche se i treni TEE, godevano ancora di un'immagine prestigiosa, la Francia voleva che tutto girasse attorno al suo nuovo treno, emblema di modernità e del futuro in marcia.

L'Italia fu, al contrario, una sostenitrice del progetto Trans Europ Express, così com'era concepito. Questo perché conveniva alla mobilità ferroviaria del paese. In effetti, sulla Direttissima, celebre linea ferroviaria di cui si è parlato, i treni che ci circolavano erano prevalentemente "classici", seppur veloci. Inoltre, non esisteva in Italia, alcuna categoria di treno analogo agli Intercity tedeschi. Per cui, le ferrovie italiane scelsero di proseguire con i treni TEE, fra i quali rientravano molti dei suoi treni prestigiosi, tra il 1972 e 1975, in particolare sull'asse Milano-Roma. La tecnologia del treno "pendolino", di fattura italiana, non fu di grande aiuto per diminuire i tempi di percorrenza sull'asse Milano-Roma, linea dove si procedeva prevalentemente in rettilineo, da Milano a Bologna nella pianura padana e da Firenze a Roma, con la nuova Direttissima; la parte da Bologna a Firenze era costituita in grande parte da gallerie, tra cui una delle più famose d'Italia: la Grande Galleria dell'Appennino, per molti anni la più lunga situata interamente sul territorio italiano.

Il resoconto della riunione dei manager del prodotto TEE, tenutasi sotto l'egida dell'Unione Internazionale delle ferrovie presso la sede di Parigi, il 15 dicembre 1977 è implacabile. "L'offerta Trans Europ Express, nella sua forma attuale, non cambia da vent'anni e non basta più per soddisfare le esigenze moderne".<sup>359</sup>

Si discusse di una possibile riduzione nell'offerta dei treni, i quali dovevano rimanere dei treni di lusso. Per cui, la riunione stabilì che "l'aggiunta di una seconda classe è inconciliabile con i treni TEE, a questo punto è meglio siano declassificati in Intercity." Per i passeggeri, i treni TEE erano identificati come treni unicamente di prima classe, un'aggiunta della seconda classe avrebbe provocato "una incomprensione da parte dei passeggeri".<sup>360</sup>

---

<sup>359</sup> AUIC, Paris, Busta 2348, Fascicolo TEE/5 3320, Compte rendu de la réunion des managers du produit TEE.

<sup>360</sup> Ibid.,

Si vede, tramite questo documento d'archivio, che le amministrazioni ferroviarie non andavano d'accordo tra loro. Il resoconto seguente, frutto dalla medesima riunione chiarisce ulteriormente questo punto: le ferrovie tedesche ampliarono massicciamente i treni Intercity sulla loro rete. Essi, avrebbero circolato a partire dall'orario estivo del 1978, ogni ora sulle tratte più importanti, andando così a costituire l'asse portante delle ferrovie tedesche.

Le ferrovie tedesche pensavano che il sistema TEE "non fosse obsoleto, ma che gli Intercity potessero essere complementari dei TEE e non necessariamente concorrenti". Ovviamente, i treni TEE, nello spirito delle ferrovie tedesche, sarebbero stati relegati alle sole destinazioni internazionali più importanti, lasciando invece spazio agli Intercity nelle altre relazioni, in particolare quelle a percorso nazionale.

D'altro canto, in questo periodo ricco di proposte sull'avvenire dei treni Trans Europ Express, le ferrovie svizzere pensarono di dividere i treni in due categorie. I treni TEE avrebbero trainato soltanto delle carrozze di prima classe, mentre al contempo, i treni Intercity solo carrozze di seconda classe.<sup>361</sup>

Questa soluzione, ovviamente, non ebbe la risonanza sperata. Le ferrovie francesi e tedesche volevano che i loro treni trasportassero sia carrozze di prima che di seconda classe, in modo da poter accogliere diversi tipi di viaggiatori. Tra l'altro, le ferrovie svizzere erano sempre state favorevoli al sistema dei treni TEE, così come ideato nel 1957. Le FFS, si mostrarono sempre contrarie all'immissione della seconda classe sui treni TEE nonché una diminuzione dei comfort e dei servizi a bordo treno. Per cui, le ferrovie svizzere fecero sempre in modo di poter soddisfare i requisiti del Raggruppamento TEE, quando le altre amministrazioni ferroviarie prendevano le distanze da esso, come visto in precedenza. In effetti, il trasporto ferroviario svizzero era ben sviluppato, come lo è tuttora, e riusciva a soddisfare le esigenze di tutti i tipi di passeggeri, tramite un capillare sistema di cadenzamento nazionale. Per cui, le ferrovie svizzere erano soddisfatte dal sistema Trans Europ Express che garantiva treni di lusso per i clienti diretti all'estero e desiderosi di usufruire di un servizio molto elevato.

La Commissione mista TEE, si riunì a Copenaghen il 28 aprile 1978. Le ferrovie tedesche, avevano deciso di ignorare le direttive, aggiungendo carrozze di seconda classe al treno TEE "Merkur" che collegava Stoccarda a Copenaghen.<sup>362</sup> Continuando a mantenere carrozze di seconda classe su questo TEE, e ciò malgrado le intimazioni del Comitato direttore TEE, le

---

<sup>361</sup> Ibid.,

<sup>362</sup> Ibid.,

ferrovie tedesche si assunsero il rischio di subire sanzioni. Il Comitato TEE decise dunque, di agire a fronte della volontà delle ferrovie tedesche di ignorare gli ordini di cancellare il TEE “Merkur” dell’elenco dei TEE. Per protestare contro questa decisione, le ferrovie tedesche non parteciparono più alle riunioni strategiche che dovevano arbitrare questa istanza. Tra l’altro, questi treni erano forieri di problemi tecnici, in particolare per quel che riguardava l’aria condizionata, che creò disaccordi con le ferrovie danesi.<sup>363</sup>

Il resoconto della riunione del Comitato misto riferisce: “Le ferrovie tedesche spingono perché la seconda classe venga inserita nei treni Trans Europ Express. Inoltre, le ferrovie tedesche non considerano più il marchio TEE come di grande importanza, la Deutsh Bahn ha già a disposizione del materiale di qualità di seconda classe e si augura di poterlo estendere ancora”. Nello stesso resoconto, si apprende che le ferrovie francesi, belghe e svizzere erano contrarie a questa soluzione. Le ferrovie lussemburghesi fecero sapere che la “rete TEE è un patrimonio europeo” ovvero non andava toccato e infine le Ferrovie dello Stato, con la voce del Signore Ferretti, affermarono che “la rete TEE deve la sua importanza soprattutto al fatto che i treni formano una rete europea”.<sup>364</sup> Si capisce, attraverso questo resoconto, che le ferrovie tedesche stavano guardando ad un futuro delle loro ferrovie dove i Trans Europ Express non avevano più un ruolo predominante da giocare, a meno che le istanze dirigenti del Raggruppamento accettassero di farsi dettare le condizioni dalla Deutsh Bahn. Le altre amministrazioni, alla stregua delle ferrovie lussemburghesi e italiane, fecero notare che il marchio poteva essere ancora molto utile per i collegamenti europei, in particolare tra città di rilevanza economica, politica e turistica; poiché simili centri veicolavano passeggeri alla ricerca di un comfort elevato, anche pagando un prezzo sopra la media.

In un’altra riunione, tenutasi sotto l’egida dell’Unione Internazionale delle ferrovie a Parigi, il 19 marzo 1979, si constatò che “la richiesta di mercato per i treni di sola prima classe (tacito riferimento ai treni TEE, quasi gli unici unicamente composti di prima classe) è diminuita oltremodo; ciò comporta l’obbligo per alcune amministrazione ferroviarie di cancellare dei treni TEE al fine di evitare perdite inaccettabili”.<sup>365</sup>

Si capisce, attraverso i resoconti di queste due riunioni del Comitato misto Trans Europ Express, l’una a meno di un anno di distanza dall’altra, che la Germania considerava il marchio Trans

---

<sup>363</sup> M. Mertens, *Les Trans Europ Express*, Op.cit., p. 215.

<sup>364</sup> AUIC, Paris, Busta 2348, Fascicolo TEE/5 3320, *Compte rendu de la réunion de la Commission mixte TEE*, 28 avril 1978.

<sup>365</sup> AUIC, Paris, Busta 2348, Fascicolo TEE/5 3320, *Compte rendu de la réunion du 19/03/1978*.

Europ Express come residuo del passato e cercava di fare un passo avanti, inserendo la seconda classe sui treni TEE, soluzione che riteneva fondamentale per l'avvenire del marchio. In assenza di questo cambiamento strategico, le ferrovie tedesche non avrebbero avuto alcuna remora a ritirarsi completamente dal marchio TEE; le ultime riunioni lasciavano addirittura intendere che il marchio era maggiormente percepito come un peso, piuttosto che come una cosa positiva. Questo può spiegare l'atteggiamento delle ferrovie tedesche sul treno "Mercur".

Qualche mese dopo, si tenne a Francoforte un discorso da parte delle Ferrovie tedesche al Comitato misto TEE, di cui gli archivi dell'Unione Internazionale delle ferrovie conservano la traccia. Esso si tenne l'8 marzo 1979. Come riportato nel resoconto, le ferrovie tedesche dichiararono che i treni TEE dovevano essere riservati solo "a treni aventi una capacità di comfort massimale". Venne ribadito che l'introduzione della seconda classe sui treni Intercity, introdotti nei treni tedeschi nel 1971, rappresentò "un certo successo". Le ferrovie tedesche fecero notare che il traffico di lunga percorrenza in Germania ammontava solo al 10%, del quale 7.3% era espletato mediante treni Intercity e Trans Europ Express. Essi sarebbero stati i responsabili di più del 32% del deficit economico delle ferrovie tedesche, secondo le loro stime. Terminarono il discorso fornendo altre statistiche: più del 65% dei treni tedeschi avevano carrozze di seconda classe mentre i viaggiatori delle ferrovie tedesche rappresentavano a più del 90% dei passeggeri viaggianti, precisamente, in seconda classe.<sup>366</sup>

Ancora una volta, le ferrovie tedesche spinsero molto perché le istanze del Raggruppamento Trans Europ Express e le altre amministrazioni aggiungessero la seconda classe. Per conseguire questo obiettivo, le ferrovie tedesche si appoggiarono sulle statistiche, che seppure non confutabili, non apportavano nessuna novità. Era infatti ben noto a tutte le amministrazioni ferroviarie coinvolte nel progetto TEE, che la stragrande maggioranza dei passeggeri si ritrovava nei treni regionali. Le persone che più adoperavano il trasporto ferroviario, erano definite nel gergo "pendolari": ovvero coloro che usavano il treno per recarsi al posto di lavoro dal loro domicilio. La situazione è la stessa ai nostri giorni, così come lo è stata per tutta la storia delle ferrovie, seppure con statistiche diverse rispetto al passato. Per questo motivo, le statistiche presentate dalle ferrovie tedesche non dovettero destare grande stupore. Evidentemente, una percentuale elevata di passeggeri dei treni regionali preferiva viaggiare in seconda classe, essendo più breve, sapendo che un buon numero di treni era composta solamente da seconda classe. Per cui, il discorso delle ferrovie tedesche, sottolineava l'ovvio senza portare

---

<sup>366</sup> AUIC, Paris, Busta 2348, Fascicolo TEE/5 3320, Discours de la Deutsh Bahn, Francoforte, 8/03/1979.

cifre convincenti a supporto della necessità di immettere un servizio di seconda classe sui treni TEE. Anzi, essi precisavano che i treni TEE dovevano offrire comfort di prima qualità, per i quali era quindi indispensabile la prima classe.

Un'altra riunione ebbe luogo qualche giorno più tardi a Parigi: si trattò di una riunione della Commissione mista TEE. Nel corso della riunione si notò che i membri si attaccavano gli uni con gli altri. La formula attuale dei Trans Europ Express era, almeno per il momento, conservata. Le ferrovie tedesche minacciarono di cancellare tutti i propri Trans Europ Express e prevedevano di cancellarne un certo numero prima del 1980. Infine, le ferrovie lussemburghesi ricordarono che persino l'aereo si era convertito al sistema di prima e seconda classe e che presto sarebbe pure arrivato il turno dei treni Trans Europ Express. Con questa dichiarazione, le ferrovie del Lussemburgo diedero la netta impressione di schierarsi al fianco della Germania. Infine, le Ferrovie dello Stato italiane, ricordarono che i treni Trans Europ Express del suo mercato interno rendevano bene, ma ammettevano che la situazione poteva essere diversa al livello internazionale.<sup>367</sup>

Il memento della Commissione mista TEE del 19 marzo 1979 non apportò cambiamenti ma mise in luce una strada, quella che avrebbe condotto la Germania a ritirarsi progressivamente dalla storia dei Trans Europ Express. Altri paesi, come il Lussemburgo, in precedenza tanto volenterosi di salvaguardare il marchio TEE, si schierò a favore delle ferrovie tedesche. Le ferrovie italiane si ritrovarono in una situazione ambigua: i treni TEE sulla rete nazionale funzionavano bene, come confermato dal resoconto. Erano in servizio nelle relazioni più importanti del paese e i viaggiatori italiani apprezzavano la qualità di servizio offerta nei treni TEE. Tuttavia, le relazioni TEE dell'Italia a livello internazionale erano poche all'inizio degli anni Ottanta. Essi comprendevano due relazioni con la Francia, verso Marsiglia con il famoso e imprescindibile "Ligure" e verso Parigi con il "Cisalpino". Le altre relazioni riguardavano le destinazioni svizzere, quali Ginevra tramite il "Lemano" e Zurigo con "Il Gottardo". Infine, il "Mediolanum" continuava a varcare il Brennero per collegare Milano alla Baviera. Il treno TEE "Rolland" per Brema fu cancellato nel 1979. Stando così le cose, il sistema funzionava piuttosto bene diversamente dal resto dell'Europa.

Le ferrovie tedesche erano arrivate a un conflitto aperto con il Raggruppamento Trans Europ Express e le sue istanze. Per la DB, i treni TEE dovevano riformarsi e questa riforma doveva

---

<sup>367</sup> AUIC, Paris, Busta 2348, Fascicolo TEE/5 3320, Memento de la séance de la Commission mixte TEE, Paris, 19/03/1979.

portare necessariamente all'introduzione delle carrozze di seconda classe. Il servizio doveva rimanere di prima scelta, ma i treni TEE avrebbero dovuto aprirsi al mondo della mobilità così com'era alla fine del Settanta. La mobilità era cambiata, viaggiare non era più percepito come un lusso ma diventava sempre più parte della quotidianità. D'altro canto, i viaggi non si limitavano più alle sole vacanze estive, ma venivano contemplati anche altri periodi dell'anno. Infine, i viaggi a scopo professionale erano raddoppiati dal 1960, rendendo la formula dei TEE troppa elitaria. Come fecero notare le ferrovie lussemburghesi, anche l'aereo si era aperto ad altri viaggiatori, introducendo sempre più la seconda classe (*Economy class*). Tra l'altro, l'era dei voli a basso costo detti in inglese "lowcost", era già cominciata oltre oceano, con la compagnia Southwest Airlines, la quale rivoluzionò il trasporto aereo in America del Nord. Per questo motivo, le ferrovie tedesche non volevano che il servizio Trans Europ Express rimanesse così come era stato creato, ma spinse perché anche questo marchio si adattasse al cambiamento in atto. Ma, delusa dalle diverse riunioni organizzate nella seconda parte del Settanta, la DB decise di rinunciare a una buona parte dei propri treni TEE prima del 1980. Così, tra il 1978 e il 1980, fu cancellata o "declassificata" la maggiore parte dei treni Trans Europ Express circolanti in Germania. Fu così che il TEE "Blauer Enzian" da Klagenfurt/Monaco di Baviera ad Amburgo/Dortmund, sempre con il sistema multi-tranche tipico dell'organizzazione ferroviaria tedesca, fu declassificato nel 1979. Altri TEE, noti, come "l'Erasmus" che collegava l'Aia a Monaco di Baviera, il "Bacchus" che circolava tra Dortmund e Monaco di Baviera, il TEE "Diamante" tra Bruxelles/Anversa e Bonn e infine il TEE "Bavaria", anch'esso molto famoso, che collegò Monaco di Baviera a Zurigo dal 1969 e il 1977. Questo treno era un residuo di un treno precedentemente circolante dal 1950 sulla stessa linea, e diventò famoso poiché nel 1971 fu coinvolto in un grave incidente con un altro treno, che costò la vita a 28 persone. Fu l'incidente più importante della storia dei Trans Europ Express visto l'elevatissimo numero di decessi.<sup>368</sup> Fu, infine, il terzo e ultimo TEE a coinvolgere l'Austria, fermando nella città di Bregenz, all'estremo lato occidentale dell'Austria, sul lago di Costanza.<sup>369</sup>

Altri treni TEE furono cancellati nel 1979, in particolare i treni dell'asse dalla Ruhr a Parigi attraverso i TEE "Goethe", "Moliere" e "Parsifal". Altri TEE furono cancellati sull'asse verso il Belgio, TEE "Saphir" e l'Olanda con il TEE "Van Beethoven". Senza dimenticare il TEE "Merkur" di cui si è parlato in precedenza.<sup>370</sup>

---

<sup>368</sup> M.Mertens, Les Trans Europ Express, Op.cit., p. 176.

<sup>369</sup> Allegato 33

<sup>370</sup> Allegato 34

In questo modo, all'inizio dell'Ottanta, le ferrovie tedesche avevano cancellato quasi tutte le loro relazioni TEE, sia sui percorsi interni sia su quelli interazionali. Gli ultimi TEE rimanenti erano dei treni per lo meno famosi, come ne testimoniano i nomi: TEE "Mediolanum", TEE "Rembrandt" da Monaco di Baviera ad Amsterdam, TEE "Gambrinus" da Amburgo a Monaco di Baviera, ultimo treno tedesco Trans Europ Express ad avere un percorso interamente nazionale e infine, sicuramente il più famoso di tutti, il TEE "Rheingold" che modificò numerose volte il suo percorso. Nel 1980, esso partiva da Ginevra ed era diretto ad Amsterdam, sempre essendo pluri-tranche con delle destinazioni diverse quali Monaco di Baviera o Coira. Si noti, che seppure le ferrovie tedesche avessero soppresso o declassificato la maggiore parte dei suoi treni TEE prima del 1980, essi conservarono nel Raggruppamento TEE il loro treno più famoso, il "Rheingold" vero standard in Germania, e questo sino allo scioglimento del Raggruppamento TEE nel 1987.

Le ferrovie tedesche avevano quindi soppresso la maggior parte dei loro Trans Europ Express tra il 1975 e il 1979, soprattutto nel periodo tra il 1978/1979, anni caratterizzati dai già citati contrasti con il Raggruppamento TEE. Purtroppo, a causa della barriera linguistica non è stato possibile analizzare il tutto dalla prospettiva tedesca, attingendo dagli archivi della Deutsch Bahn e dalla stampa d'Oltre Reno. Seguendo questo processo, all'alba dell'Ottanta, le ferrovie tedesche conservavano solo quattro treni TEE, tra cui uno soltanto su un percorso nazionale. Risulta fondamentale evidenziare la presenza del "Rheingold" in questa breve lista, essendo questo il treno più famoso della storia delle ferrovie tedesche.

### Alcuni paragoni di orari e considerazioni sul marchio Trans Europ Express

Per illustrare il ragionamento, si è ritenuto utile mettere a confronto gli orari dei diversi treni in circolazione sulle diverse reti europee. Si è scelto di prendere gli orari dell'anno 1977, ovvero prima che le ferrovie francesi e tedesche cominciassero a "declassificare" numerosi dei loro treni TEE.

In Francia, sull'asse "imperiale" Parigi-Lione-Marsiglia circolavano numerosi treni. Tra cui, tre Trans Europ Express. Scendendo nel dettaglio, ci si rende conto che il treno "Rapido" delle 6.45 da Parigi diretto a Marsiglia dove arrivava alle 13.30, impiegava 6 ore e 45 minuti di viaggio. Il treno "Espresso" delle 9.35 diretto a Marsiglia, categoria di treno più lenta e

fermando a più stazioni lungo il percorso, impiegava circa 7 ore per completare la tratta. Infine, Il TEE “Mistral”, ancora il più famoso treno delle ferrovie francesi circolante sulla rete, partiva quotidianamente dalla capitale alle 13.20 e arrivava a Marsiglia alle ore 20.00, con dunque un tempo di percorso di 6 ore e 20. Se si prendono in esami i tempi di percorrenza tra Parigi e Lione, i tre treni impiegavano rispettivamente 3 ore e 45, 4 ore e 3 ore e 35. Ci si rende subito conto che era palese che i treni Trans Europ Express non facessero più la differenza sui tempi di percorrenza. Il TEE impiegava meno tempo rispetto alle altre due categorie, ma perché fermava meno tempo nelle stazioni intermedie e perché godeva, ancora, delle precedenza. Spostandoci sull’asse Parigi-Bruxelles-Amsterdam, nel 1977 vi circolavano sei Trans Europ Express, cinque Rapidi e due Espressi. Mettendo a confronto i tempi di percorrenza tra i TEE e i Rapidi, si può desumere che il TEE “Memling”, con partenza Parigi alle 7.42 e arrivo a Bruxelles alle 9.05, Amsterdam alle 12.05 impiegava 4 ore e 25 minuti per la totalità del suo percorso. Il TEE “Rubens” delle 17.42, circolante sullo stesso percorso, impiegava 4 ore 20 minuti. Infine, il treno “Rapido” delle 8.44, che prevedeva una fermata in più rispetto agli altri TEE (Mons) impiegava 4 ore e 25 minuti, vale a dire lo stesso tempo del “Memling” e cinque minuti in più rispetto al “Rubens”.

Sull’asse Italia/Svizzera, il treno “Espresso” da Zurigo a Milano, lasciava la più grande città di Svizzera alle 7.00 per giungere a Milano Centrale alle 11.20, impiegando 4 ore 20 per il suo viaggio. Il suo corrispettivo, sempre un “Espresso” lasciava Zurigo alle 9 per arrivare a Milano alle 13.57 impiegando 4 ore di viaggio, e dunque 20 minuti in meno del treno precedente. Infine, il Trans Europ Express lasciava Zurigo alle 8.47, non fermava ad Arth Goldau, Bellinzona e Chiasso, laddove gli altri treni sostavano, e giungeva a Milano alle 12.40 dopo 3 ore e 50 minuti di viaggio.

Infine, l’asse Roma-Milano era composto, nel 1977, di nove relazioni giornaliere, tra cui tre Trans Europ Express: i ben noti TEE “Settebello”, “Ambrosiano” e “Vesuvio”. Confrontando gli orari dei treni, si noti che “l’Espresso” che lasciava Milano alle 7.04 arrivava a Roma Termini alle 14.50, ovvero dopo 8 ore e 50 minuti di viaggio. Il Rapido delle 12.55 arrivava a Roma alle 19.30 dopo 6 ore e 35 minuti di viaggio e infine il TEE “Settebello”, il più famoso e emblematico, lasciava Milano Centrale ogni giorno alle 7.55 e faceva il suo ingresso nella capitale alle 13.50, dopo 6 ore di viaggio ma fermando solo a Bologna e Firenze, laddove gli altri treni avevano delle fermate in più, in particolare tra Piacenza e Bologna.<sup>371</sup>

---

<sup>371</sup> Thomas Cook Timetable International Horary, *Chris Woodcock Editor*, 1977, London (Regno-Unito).



Questi paragoni stimolano alcune riflessioni. La prima è che i treni Trans Europ Express non fossero più i treni più veloci della rete, e se lo erano ancora, ciò dipendeva dal minor numero di fermate intermedie, rispetto agli altri treni. Alla luce di questi orari, si comprende con più chiarezza la sfida che attendeva i treni Trans Europ Express all'alba degli anni Ottanta e soprattutto le azioni da parte delle ferrovie tedesche per favorire il loro nuovo prodotto Intercity. Questa nuova categoria permetteva di sposare velocità e comfort, considerando che le altre amministrazioni ferroviarie avevano sviluppato delle caratteristiche simili a quella tedesca soprattutto per quanto riguarda i treni "Rapidi". La messa a confronto degli orari dei treni circolante su un'asse ci aiuta a capire che i treni TEE non disponevano più del beneficio della velocità. D'altro canto, come visto in precedenza, i treni "classici" di cui facevano anche parte i treni Intercity, erano molto più confortevoli dei treni precedenti, questo era dovuto all'ingresso del nuovo materiale uscito dal bando Eurofirma. Così, i treni a percorrenza non rientrati nella categoria TEE erano confortevoli (seppure meno rispetto ai treni TEE) e veloci. Alla luce di questi dati, i treni Trans Europ Express dovevano riformarsi obbligatoriamente, soprattutto nella prospettiva dell'arrivo dei treni ad alta velocità, di cui non avrebbero fatto parte.

## Le iniziative degli anni Ottanta e l'inchiesta delle ferrovie francesi

La fine degli anni Settanta fu una fase assai difficile per i treni del Raggruppamento Trans Europ Express. La Francia stava per lanciare la sua nuova linea ad alta velocità e il suo nuovo treno superveloce; essi avevano gli occhi interamente puntati su questo progetto. D'altra parte del Reno, i tedeschi si erano resi conto che il marchio Intercity era molto apprezzato dai passeggeri. Per questo motivo, le ferrovie tedesche insistettero perché il Raggruppamento accettasse l'immissione di un servizio di seconda classe, affinché si potesse allargare la clientela. Adottando una simile soluzione, i treni Trans Europ Express avrebbero intrapreso una strada completamente diversa da quella per cui erano stati concepiti e ideati. Per questo motivo, molte amministrazioni ferroviarie insistettero affinché il marchio TEE rimasse così com'era, ma apportando novità che avrebbero permesso al marchio di mantenere il suo ruolo fondamentale nel trasporto ferroviario nel decennio che si stava per aprire.

Altre amministrazioni ferroviarie erano però interessate dal modello dei treni Intercity, così come sviluppato dalle ferrovie tedesche. Poiché permetteva di viaggiare a bordo di carrozze di recente costruzione, uscite dal bando Eurofirma degli anni Sessanta e Settanta, e perché

avevano il merito di soddisfare i requisiti sia dei clienti esigenti, con una prima classe e una carrozza ristorante, sia i passeggeri meno interessati ai comfort ma desiderosi di beneficiare della velocità che le innovazioni tecnologiche degli anni Sessanta e Settanta avevano apportato.

La Francia non adottò subito il marchio Intercity, (lo avrebbe fatto più in là), ma mise in campo treni che adottavano la ricetta vincente delle ferrovie tedesche, cioè usufruire delle nuove carrozze e abbinare ad esse delle nuove locomotive che consentivano di raggiungere una velocità elevata. Le carrozze francesi furono chiamate “Corail”: ovvero una contrazione di *confort sur rail* (comfort sui binari). Questo appellativo si impresso nelle menti dei passeggeri francesi, e le carrozze in questione sono tutt’oggi ancora in uso (probabilmente per poco tempo dato la loro anzianità) e non è raro sentire i francesi parlare di “Corail”, come se fosse una categoria di treno a parte.

Anche le Ferrovie dello Stato italiane si mostrarono interessate dal successo del marchio Intercity in Germania, sebbene non utilizzarono lo stesso termine (come per i francesi, l’avrebbero fatto più tardi); è ancora una categoria di treni pienamente utilizzata oggi in Italia. Altri paesi europei si mostrarono interessati al marchio, ma essendo troppo piccoli per poterlo sviluppare sul loro territorio nazionale, spinsero affinché i paesi vicini si interessassero all’iniziativa, in particolare quelli del Benelux (Belgio, Olanda e Lussemburgo). Così nacque l’idea di mettere in piedi una rete di Intercity che avrebbe circolato su percorsi europei.

Si capisce quindi meglio l’importanza dell’iniziativa per la sorta dei treni Trans Europ Express e il rischio che il marchio poteva correre di fronte a un nuovo concorrente. I percorsi internazionali, soprattutto tra le grandi città europee, erano stati ad appannaggio dei treni TEE che circolavano in tutta Europa, garantendo le migliori velocità, comfort e servizi. La nuova offerta stava per mettere a repentaglio i treni rimanenti del Raggruppamento TEE, in progressiva via di estinzione dopo il ritiro di numerosi TEE tedeschi. I francesi avevano anche cancellato i treni TEE sulle relazioni più redditizie al fine di fare posto al nuovo treno TGV.

Così il marchio TEE, all’alba degli anni Ottanta, appariva incapace di rinnovarsi, prigioniero di una concezione di viaggio anacronistica e che incontrava sempre meno i bisogni di mobilità degli europei. Il Regolamento organico TEE, diversamente cambiato a seconda degli anni, che protesse il marchio durante i decenni Sessanta e Settanta, appariva ormai eccessivamente rigido e rigoroso. Ideologicamente il marchio era concepito come un servizio di lusso per privilegiati europei, dunque modificare il suo indirizzo, rendendolo più accessibile alla popolazione, voleva dire andar contro l’ideologia che l’aveva condotto al successo. Per questo motivo, nessuna

amministrazione voleva la sua cancellazione, ma tutte le amministrazioni avevano un'idea diversa di ciò che sarebbe potuto diventare.

La velocità non era più il motivo principale per spingere i passeggeri a viaggiare a bordo dei treni Trans Europ Express, essi avrebbero dovuto pagare un supplemento al prezzo del biglietto della prima classe per un risparmio che non superava più di una decina di minuti (come visto in precedenza con il confronto orario). Cosa spingeva dunque gli acquirenti a viaggiare a bordo dei treni TEE? Le ferrovie francesi conservano nei loro archivi i risultati di una vasta inchiesta della clientela dei treni TEE nel 1979. Questa inchiesta, preziosa, è di grande aiuto per capire chi fossero le persone che viaggiavano a bordo dei treni TEE, mentre questi ultimi venivano “declassificati” in massa per diventare altre categorie di treni quali Intercity o Rapidi, a secondo del paese e nell'attesa che i treni ad alta velocità arrivassero sui binari.

Il primo dato registrato dall'inchiesta fu un abbassamento dei tassi di riempimento a bordo dei treni TEE, di circa 6 o 7 % l'anno. I treni TEE affrontavano una forte concorrenza al livello ferroviario, come osservato in precedenza, con altre categorie di treni e altri mezzi di trasporto.

L'inchiesta ribadisce un fatto ormai noto, mai cambiato nel corso degli anni, il fatto che il *target* era rimasto lo stesso, ovvero gli imprenditori. L'inchiesta dimostra che questa categoria di clienti aveva la tendenza a scartare i treni TEE, optando per i famosi treni “Corail”. Anche gli imprenditori, quindi, e per loro tramite le aziende, non vedeva più una ragione di pagare un biglietto a caro prezzo, mentre c'erano altre categorie di treno che offrivano un tempo di percorrenza simile e adeguati comfort.

L'inchiesta mette in luce il fatto che anche gli uomini d'affari viaggiavano anche in seconda classe e questo fenomeno tese ad aumentare col passare degli anni. Per questo motivo, le amministrazioni ferroviarie tesero contrapporre ai treni TEE dei treni Rapidi o Intercity al fine di offrire ai viaggiatori interessati un servizio di seconda classe. Altro vantaggio degli Intercity e dei Rapidi era il fatto che fermavano in più città, consentendo agli imprenditori di raggiungere la loro città senza doversi barcamenare fra le coincidenze.

Una specificità della clientela Trans Europ Express, rilevata dall'inchiesta, è che quasi la totalità dei passeggeri del marchio erano di sesso maschile. La maggiore parte di loro effettuavano viaggi a bordo dei treni TEE per motivi professionali.

I viaggiatori dei treni Trans Europ Express cercavano in qualche modo, “una segregazione sociale”, secondo il termine usato nell'inchiesta delle ferrovie francesi. Essi desideravano

viaggiare “tra di loro” e costituivano una “popolazione omogenea” e si consideravano come persone facenti parte dello “stesso mondo”. Queste persone gradivano assai poco gli “intrusi”: come ad esempio i bambini o gli animali domestici.

I viaggiatori dei treni TEE erano persone abitudinarie. Arrivavano insieme presso la stazione di partenza; andavano a bere un caffè dopo l’inizio del viaggio; arrivavano insieme a destinazione. Non gradivano neanche i viaggiatori che salivano o scendevano lungo le fermate intermedie, poiché facevano rumore nei preparativi per la discesa o nel trovare il loro posto, disturbando la quiete del viaggio. Ai passeggeri TEE piaceva di dire che prendevano il “loro” TEE, appropriandosi metaforicamente il treno. Parallelamente, ai passeggeri abituali piaceva ritrovare “la loro poltrona”. Come si vede, ai passeggeri dei treni TEE piaceva l’abitudine.<sup>372</sup>

I treni Trans Europ Express, si sa, erano treni di sola prima classe. Per cui, il mezzo diveniva uno spazio esclusivo per viaggiatori privilegiati. I passeggeri, come messo in evidenza dall’inchiesta, erano persone poco avvezze alle discussioni con viaggiatori provenienti da un “mondo” differente dal loro. Si pensa ad esempio a un ipotetico turista americano che viaggia in Europa scegliendo i treni TEE al fine di ridurre i tempi di percorrenza e muoversi comodamente.

L’inchiesta mette in evidenza sino che punto la clientela dei treni TEE fosse specifica. Sapevano di essere privilegiati e intendevano conservare i loro privilegi.

L’inchiesta individua tre tipi di passeggeri: i primi sono definiti passeggeri “razionali” ovvero quelli che viaggiavano frequentemente, principalmente per motivi di lavoro. Erano caratterizzati da una certa propensione alla modernità e al pragmatismo. Per loro, il mezzo di trasporto era uno strumento da viaggio. La seconda categoria è quella dei “viaggiatori tipo TEE” ed erano quelli ai quali piaceva viaggiare in treno. Essi preferivano quindi sempre il treno ad altri mezzi di trasporto. Per loro, il treno rappresentava un universo a parte e da preservare. Infine, la terza ed ultima categoria è rappresentata dai viaggiatori detti “costretti”. Coloro che viaggiavano occasionalmente, generalmente per motivi di lavoro, i quali erano meno attenti al comfort o al servizio a bordo, nonché al sentimento della “segregazione sociale” di cui si è fatto cenno prima. Per loro, c’era solo la necessità di spostarsi; il viaggio rappresentava un tempo “morto”, ovvero un tempo dedicato interamente all’attesa dell’arrivo a destinazione.

---

<sup>372</sup> Ibid.,

L'inchiesta mette in luce delle categorie di persone per chi il treno fa figura di mezzo "sicuro" rispetto ad altri mezzi di mobilità come l'automobile o l'aereo.

L'inchiesta identifica, poi, tre potenziali concorrenti dei treni TEE. Il primo concorrente è identificato dall'inchiesta negli altri treni ordinari, nel gergo francese, "Corail". I treni di altre categorie comportavano delle carrozze di seconda classe e un supplemento di fermate rispetto ai treni TEE. I viaggiatori di tipo "razionale" lo definivano come "*tortillard*", espressione tipica francese che potrebbe essere resa col termine "Littorina", ovvero un treno che effettuava molte fermate e che era molto lento, circolante principalmente negli anni Cinquanta e Sessanta ma non solo. I viaggiatori "razionali" li percepivano come treni sporchi, poco confortevoli e rumorosi, definizione in vero poco applicabile alle nuove carrozze "Corail" fornite di tutte le comodità.

Per i viaggiatori dei treni Trans Europ Express, viaggiare a bordo degli altri treni, anche se confortevoli, rappresentava un'esperienza problematica che contribuiva al "livellamento delle classi". Essi percepivano il viaggio a bordo dei treni "Corail" come una perdita dei loro privilegi.

L'inchiesta dimostra che i treni Trans Europ Express conservavano la loro immagine "mitica". Viaggiare a bordo degli altri treni, significava intraprendere un viaggio "anonimo" a bordo di un treno altrettanto "anonimo". Le altre categorie di treni non permettevano al passeggero di "identificarsi" nel treno sul quale viaggiava. Un passeggero abituale di un treno TEE non mancava mai di dire che aveva viaggiato a bordo del "Gottardo", del "Mistral", del "Settebello" solo per citarne alcuni. Da questo punto di vista, l'immagine del treno, identificato con nomi e orari cadenzati, così come ideati da Dan Hollander nell'ormai lontano 1955 si rivelava ancora un successo dopo 20 anni, circa, di servizio.

Passando alla seconda categoria di viaggiatori, quella dei "viaggiatori TEE". L'inchiesta dimostra che numerosi passeggeri sceglievano di viaggiare a bordo dei treni TEE, non soltanto perché gradivano il treno, ma anche perché una parte di loro non amava affatto l'aereo. In effetti, in questa seconda categoria si trovavano la maggior parte di quei passeggeri diffidenti in merito alla sicurezza degli aerei. Per un'altra parte di loro intraprendere un viaggio in aereo significava dover affrontare tappe definite come "stressanti": andare in aeroporto, passare i controlli di sicurezza, registrare il bagaglio, aspettare la chiamata per l'imbarco, l'imbarco stesso, il decollo, il volo, l'atterraggio e poi l'uscita dell'aeroporto per raggiungere la città di destinazione. Erano passeggeri che preferivano evitare simili lungaggini e viaggiavano in treno

per “comodità. L’automobile altresì non rappresentava neanche una soluzione vantaggiosa. Essi preferivano viaggiare in automobile per quei viaggi “privati” o “eccezionali”. Non avrebbero mai pensato di prendere l’automobile per un viaggio a scopo professionale, dove spesso andata e ritorno ricorrevano nella stessa giornata o al più con un singolo pernottato. L’automobile rappresentava, nella loro concezione, un viaggio tranquillo, più adatto ad una vacanza.

L’inchiesta non si sofferma sulla terza categoria di viaggiatori.

Tutte le categorie di viaggiatori, definivano la velocità e il comfort come un prerequisito minimo per i loro viaggi in treno. Il comfort e i servizi erano indispensabili e comportavano un netto vantaggio rispetto all’aereo, anche se quest’ultimo era famoso per la qualità dei servizi offerti ai viaggiatori durante il volo.

I passeggeri, maggiormente quelli “razionali”, esprimevano il desiderio di viaggiare a bordo di un treno di “lusso”. Erano, molto attenti ai servizi offerti al viaggiatore, come il servizio bagaglio, il servizio di ristorazione come quello del bar e altri a seconda del treno scelto, come una segreteria o il servizio postale.

L’inchiesta ribadisce che per tutti i passeggeri dei treni TEE, la nozione di servizio rappresentava un “punto chiave”. Ad esempio, i treni “Corail” seppure molto confortevoli e veloci, non offrivano la medesima qualità e quantità di servizi.

Tra le tre categorie di viaggiatori, solo i viaggiatori “razionali”, avevano l’abitudine di viaggiare in aereo, più che in treno. Per loro, infatti, il treno non era considerato conveniente oltre un certo limite chilometrico, verosimilmente al di sotto delle quattro ore di viaggio.

A loro parere, comunque, l’aereo mancava di tutti i servizi e i comfort che solo il treno poteva offrire. Essi si lamentavano che i viaggi in aereo mancassero di comfort e prevedessero un iter stressante, come osservato precedentemente.

A conclusione dell’inchiesta. L’analisi dei viaggiatori TEE dimostra che esisteva una clientela che esigeva dei viaggi di lusso. Il tempo dedicato al viaggio era per loro un tempo “privilegiato” nel quale si potevano creare contatti, rilassarsi, mangiare, leggere il giornale, lavorare.

I viaggiatori dei treni TEE erano affezionati ai servizi offerti dal marchio. Ed erano altrettanto attenti alla velocità e al rispetto degli orari.

L’inchiesta dimostra come il materiale in uso e i servizi offerti trovassero l’approvazione dei passeggeri.

I treni “Corail” potevano, per una certa percentuale dei viaggiatori presi a campione, avere un futuro se, e soltanto se, avessero raggiunto una “omogeneità sociale” presente nei treni TEE, con servizi equivalenti.<sup>373</sup>

L’inchiesta è ricca di informazioni preziose. In essa si vedono confermati alcuni elementi importanti: la clientela dei treni Trans Europ Express era molto particolare e molto diversa da quella degli altri treni. Viene confermato il fatto che, seppure esistessero altri treni con tempi di percorrenza simili e con un livello di comfort più che accettabile, questa clientela desiderava viaggiare a bordo di un marchio riconosciuto come “prestigioso”. Questi passeggeri volevano, soprattutto, ritrovarsi con persone affini, viaggiare tra persone dello stesso ceto sociale e tra persone e del loro stesso livello professionale (ovvero quadri o dirigenti). Essi avevano le loro abitudini, a cui tenevano, ed erano molto affezionati ai diversi servizi che potevano trovare solo a bordo dei treni TEE. Inoltre, i passeggeri TEE, soprattutto quelli definiti nell’inchiesta come essendo “razionali” auspicavano una vera “segregazione sociale” perché non vedevano di buon occhio gli altri passeggeri diversi dal loro ambiente. Non vedevano di buon occhio gli individui che non rispettavano i loro “codici di viaggio”, soprattutto le famiglie con bambini o ancora gli animali da compagnia.

L’inchiesta dimostra, che questi passeggeri sarebbero stati disposti a viaggiare a bordo di altri treni, cui una parte di loro riconosceva un buon livello di comodità, solo se avessero beneficiato di servizi al riguardo e solo se avessero ritrovato un’ambiente simile a quello dei Trans Europ Express, ovvero con una “segregazione sociale” nelle carrozze di prima classe.

Gli altri viaggiatori dell’inchiesta non vedevano alcun problema nel viaggiare a bordo di altri treni, purché i servizi rimanessero di pari livello. L’inchiesta dimostra, implacabilmente, come tutti i passeggeri dei treni Trans Europ Express fossero estremamente attenti al comfort, alla velocità e ai servizi a bordo dei treni.

L’inchiesta dimostra che molti passeggeri Trans Europ Express, preferivano viaggiare in treno piuttosto che in aereo, per questione di comodità. D’altro canto, molti passeggeri dei treni TEE che avevano provato l’aereo e non avevano ritrovato gli stessi livelli di servizio, sebbene fosse comunemente noto quanto le compagnie aeree coccolassero i passeggeri durante i voli.

Questa inchiesta ci aiuta a capire il profilo socioprofessionale dei viaggiatori dei treni Trans Europ Express e anche le loro aspettative di viaggio. Fornisce un’immagine precisa di come i

---

<sup>373</sup> AHSNCF, Busta 649LM36, Fascicolo 9, enquête « la clientèle tee », 1979.

viaggiatori dei treni TEE concepissero il loro viaggio in treno, formando un vero “insieme di privilegiati”. Tuttavia, appare evidente che questi viaggiatori, principalmente quelli “razionali” non fossero abbastanza per riempire da soli i treni TEE, mentre le altre due categorie non vedevano difficoltà a viaggiare su altri tipi di treni, pur con le remore precedentemente osservate.

Si analizzerà, nel paragrafo successivo, una seconda inchiesta, effettuata su alcuni treni TEE francesi, eseguita nello stesso periodo, e conservata anch'essa negli archivi delle ferrovie francesi.

## I viaggiatori degli ultimi treni Trans Europ Express francesi

La fine degli anni Settanta e l'apertura al pubblico, oramai prossima, della linea ad alta velocità Parigi-Lione, condusse le ferrovie francesi a cancellare diversi treni TEE negli anni che precedettero questo evento. Le cancellazioni misero a disposizione del materiale. Alcune importanti città francesi rimasero sprovviste di collegamenti Trans Europ Express, nonostante il fatto che la SNCF avesse cercato di collegare un certo numero di città, quali Tolosa, Bordeaux, Strasburgo, come visto in precedenza. Tuttavia, alcune zone della Francia rimasero senza collegamenti di questo prestigioso marchio ferroviario, il che rendeva difficili le relazioni con politici e imprenditori di queste regioni. Avendo del materiale disposizione, le ferrovie francesi decisero di inaugurare dei collegamenti verso due città: il primo consisteva nella tratta Parigi-Nantes nell'ovest della Francia e la seconda verso Lilla e la sua periferia: Tourcoing, capolinea dei TEE verso il Nord.

I Trans Europ Express per il Nord della Francia erano stati messi in circolazione nel 1978 e prendevano i nomi di “Watteau”, “Gayant” e “Faidherbe”. Essi collegavano la capitale francese con Lilla, Roubaix e infine Tourcoing, quest'ultima disposta sul confine con il Belgio. Questi treni favorivano il viaggio degli imprenditori della regione verso Parigi. Un'altra destinazione francese non era collegata in precedenza: Nantes, città importante dell'Ovest della Francia. Per raggiungere questa destinazione, le ferrovie francesi decisero la creazione di un treno TEE con



partenza al mattino verso Parigi e ritorno, fermando presso la sola stazione di Angers. Questo treno entrò nella storia, in qualità di ultimo treno del Raggruppamento TEE.<sup>374375</sup>

In vero, la messa in servizio di questi TEE sugli assi decaduti non mirava al raggiungimento di un obiettivo a lungo termine, bensì a colmare un vuoto nell'attesa che le ferrovie francesi inaugurassero le linee ad alta velocità, simile alla Parigi-Lione, le quali dovevano concludersi entro i primi anni del Noventa. Per evitare di scontentare queste regioni, già provate dall'esclusione dal servizio TEE all'inizio del Settanta, le ferrovie francesi optarono per questa soluzione. Il marchio Trans Europ Express, del resto, era un marchio per il quale non era necessaria fare molta pubblicità, essendo già famoso di per sé.

Le ferrovie francesi effettuarono, nel 1981, a pochi mesi dalla sua inaugurazione, una vasta inchiesta sul treno TEE "Jules Verne" da Parigi a Nantes, ritrovata negli archivi di Le Mans.

Questa inchiesta dimostra che il vero obiettivo delle ferrovie francesi era quello di sottrarre passeggeri al trasporto aereo, particolarmente per quel che riguardava le clientele professionali. Viene dimostrato che il 90% dei passeggeri del treno in questione era composto di persone che viaggiavano per motivi di lavoro. Come osservato in precedenza, gli orari, con un arrivo a Parigi dopo le 9 e una partenza alle 18.30, rendeva possibile usufruire di una giornata di lavoro con rientro in serata nella regione. In effetti, l'inchiesta dimostra che la metà dei viaggiatori effettuava questa relazione facendo andata e ritorno nella stessa giornata. Il 75% dei viaggiatori non pagava il loro biglietto, essendo in carico alle loro aziende. Il 71% dei viaggiatori viaggiava da soli. L'80% dei viaggiatori era comprese tra i 25 e i 55 anni. L'inchiesta dimostra che i giorni dove i treni presentavano un maggiore riempimento erano il mercoledì, giovedì e il venerdì. Su questa tratta, i viaggiatori erano così suddivisi: il 66% viaggiava tra Parigi e Nantes, il 62% nel senso opposto e il 38% tra Angers e Parigi, nel senso opposto il 33%.

Questi dati ci suggeriscono il profilo tipo del viaggiatore a bordo dei treni TEE. Il treno in questione, per i suoi orari e la sua distanza, appariva maggiormente propenso ad essere frequentato per viaggi di lavoro. L'inchiesta dimostra che più del 90% dei viaggiatori della tratta si spostava a questo scopo, queste cifre erano altissime anche nei treni TEE, dove la media dei viaggiatori per lavoro si abbassava al 76%. Non sorprenderebbe ritrovare le medesime percentuali su alcuni altri TEE come quelli della tratta Parigi-Bruxelles o Milano-Zurigo. Altri

---

<sup>374</sup> Allegato 35

<sup>375</sup> Allegato 36

TEE avevano una percentuale di viaggiatori diversa, come il “Ligure”, ma costituita sempre e comunque da una maggioranza di viaggiatori a scopo lavorativo.

L’inchiesta dimostra che i passeggeri del “Jules Verne”, sul tratto tra Parigi e Nantes, non avrebbero usato l’automobile per spostarsi a Parigi. Solo l’1% dei passeggeri l’avrebbe usata. Al contrario, il 15% dei passeggeri del treno avrebbe preso l’aereo, se non ci fosse stata un’alternativa in treno. D’altronde, il 7% dei viaggiatori disponeva di un abbonamento presso una compagnia aerea.

La maggior parte dei viaggiatori avrebbe preso un altro treno per raggiungere Parigi, se questo collegamento non fosse stato creato. Il 15% dei viaggiatori non era mai salito su un treno Trans Europ Express prima dell’esordio di questo nuovo servizio, l’inchiesta ricorda che il 90% dei viaggiatori di questo treno abitava tra Nantes e Angers. Essendo la regione sprovvista, come visto in precedenza, di collegamenti TEE, la statistica ci informa che i viaggiatori dovettero per forza viaggiare su altre linee, per poter utilizzare un servizio TEE.

I viaggiatori di questo collegamento utilizzavano questo treno TEE per diversi motivi. Il 62% dei viaggiatori prendeva questo treno per gli orari molto convenienti con un arrivo a Parigi dopo le 9 e una partenza alle 18.30. Il 47% dei viaggiatori sceglieva di viaggiare a bordo del TEE per la velocità del treno. Il 20% lo faceva per il servizio di ristorazione. Infine, l’11% preferiva viaggiare a bordo del treno TEE perché permetteva di arrivare con più comodità a destinazione e affrontare una giornata di lavoro. Infine, dato importante, il 14% usufruiva questo treno solo per questioni legate alla prestigio del marchio Trans Europ Express. Quest’ultimo dato, ci riporta all’inchiesta precedente, dove era stato messo in evidenza il fatto che una certa percentuale dei viaggiatori era affezionata alla prestigio del marchio Trans Europ Express. Ciò è indicativo del suo successo, a 25 anni della sua nascita.

Tuttavia, il 75% dei viaggiatori, interrogati per l’inchiesta, erano dell’idea che il prezzo del viaggio fosse eccessivo. Si ricorda che la maggiore parte dei viaggiatori non pagava il treno con il proprio denaro. Inoltre, la metà dei viaggiatori non nascondeva di viaggiare a bordo del Trans Europ Express unicamente allo scopo di incontrare eventuali nuovi soci o clienti. Il treno diventava il vero luogo di incontro tra le persone più influenti della regione, che prendevano tutte lo stesso treno per Parigi.

I passeggeri non erano soddisfatti della velocità del “Jules Verne”, poiché il treno non beneficiava di una linea nuova sulla maggior parte del tragitto. Avrebbero voluto un tempo di percorrenza minore, rispetto alla quasi tre ore di viaggio da capolinea a capolinea. Inoltre, i

passengeri desideravano un materiale più moderno, e su questo punto non potevano essere che delusi, trattandosi di un materiale in precedenza in uso sull'asse Parigi-Lione-Marsiglia. D'altronde, la maggior parte dei passeggeri non notava una reale differenza di comfort con i treni "Corail", i quali erano più recenti.

Per quanto riguardava i servizi, una persona su cinque usufruiva del servizio di ristorazione, una cifra piuttosto bassa se messa a paragone con altri treni TEE, ma da contestualizzare al periodo preso in esame cioè l'inizio degli anni Ottanta. In questo periodo, le abitudini erano cambiate rispetto a vent'anni prima. Il fatto che, comunque, il 95% dei passeggeri che usufruiva del servizio di ristorazione lo giudicasse "eccellente", era molto positivo per le ferrovie francesi e andava a costituire un vero e proprio valore aggiunto. Nonostante ciò alcuni passeggeri lamentavano l'esiguo numero di posti a disposizione nella carrozza ristorante.

Infine, i passeggeri, a cui era stato richiesto su quale elemento si poteva migliorare l'esperienza di viaggio, proponevano altri servizi come un servizio di segreteria, un servizio di cabina di telefonia e proposte meno realizzabile come una carrozza cinema o una radio nei braccioli dei sedili con gli appositi auricolari.<sup>376</sup>

Poco tempo dopo questa inchiesta, le ferrovie francesi ne avviarono una seconda, più generale sulla "clientela di lusso" delle ferrovie, pubblicata nel luglio del 1981 e ritrovata negli archivi delle ferrovie francesi.

La clientela cui miravano i treni di lusso si situava maggiormente tra le persone aventi un'età compresa tra i 30 e i 60 anni. Erano maggiormente laureati, rivestivano posizioni di responsabilità come quelle di dirigente.

Disponevano di un'automobile di servizio e di una residenza secondaria. Per loro era ben marcata la differenza tra un viaggio professionale e un viaggio privato, quest'ultimo il più delle volte per raggiungere la seconda residenza.

Per i viaggi di lavoro, lo spostamento si esauriva, fra andata e ritorno, nell'arco della stessa giornata, da città a città con il biglietto preso in carico dall'azienda. Il viaggio privato, invece, consisteva in un soggiorno più lungo e con costi più ingenti, giustificati dalla con-presenza delle famiglie a carico.

---

<sup>376</sup> AHSNCF, Busta 649LM53, Fascicolo TEE « Jules Verne », 1981.

L'inchiesta dimostra che questo genere di clientela viaggiava mediamente 22 volte all'anno a scopo professionale. Il 30% di questi viaggi era compiuto mediante il treno (senza ulteriori precisazioni sul fatto che si trattasse, o meno, di treni TEE), il 50% mediante gli aerei e infine il 10% restante con l'automobile. I viaggi privati ammontavano ad una media annua di 17. Essi si facevano maggiormente in automobile, per il 60% dei viaggi complessivi, il 30% in treno e infine il 10% in aereo.

L'automobile veniva dunque maggiormente utilizzata per gli spostamenti d'ordine privato, lì dove il treno e l'aereo avevano vocazione più professionale.

I passeggeri esigenti dei treni TEE, analizzati dall'inchiesta, amavano la cosiddetta "segregazione sociale", termine più volte utilizzato nell'inchiesta. L'aereo era un mezzo di trasporto percepito ancora come elitario, tenendo conto dell'elevato prezzo del biglietto. I passeggeri degli aerei apprezzavano particolarmente la "segregazione sociale", la sensazione di un viaggio piacevole vissuto tra membri di uno stesso gruppo sociale, evidentemente elevato. Il viaggio in aereo offriva dunque una certa sicurezza di un viaggio insieme a un gruppo sociale omogeneo, al quale appartenevano tutti i passeggeri.

L'inchiesta dimostra che questa categoria di passeggeri lamentava il fatto che i treni non offrissero questa netta differenza sociale, tranne nei treni Trans Europ Express. Essi deploravano la situazione dei treni Trans Europ Express e lamentavano la diminuzione dei servizi nelle altre categorie di treni.<sup>377</sup>

Infine, un'ultima inchiesta venne pubblicata dalle ferrovie francesi, a riguardo della clientela dei treni Trans Europ Express, uscita alla fine degli anni Settanta, ritrovata negli archivi della SNCF.

L'inchiesta fu condotta dal Signore Brunel nel 1979 e riguardava tutti i treni Trans Europe Express circolanti in Francia, tranne, precisione importante, quelli dell'asse Parigi-Bruxelles-Amsterdam.

Primo elemento posto in evidenza dall'inchiesta: il fatto che i viaggiatori dei treni TEE fossero, in genere, assidui frequentatori dei mezzi ferroviari. Essi, viaggiano in treno almeno una volta al mese. Un viaggiatore su due viaggiava, persino, solo con a bordo dei treni Trans Europ Express, altro segno di una vera fedeltà al marchio. Due terzi dei viaggiatori dei treni TEE abitava in città di almeno 100 000 abitanti, e questa cifra ci appare del tutto regolare visto che

---

<sup>377</sup> AHSNCF, Busta 649LM53, Fascicolo TEE numéro 7 «la clientèle haut de gamme », Luglio 1981.

i treni TEE servivano maggiormente le grandi città e avevano come scopo quello di collegare queste città europee tra loro.

Il 76% dei viaggiatori dei treni TEE effettuava viaggi per motivi professionali, dato già incontrato in precedenza. Solo il 12% dei viaggiatori, effettuava viaggi d'ordine privato a bordo dei treni TEE e un altro 12% per viaggi detti di piacere, a vocazione prevalentemente turistica. Queste statistiche sono per lo più nella norma.

La composizione sociologica dei viaggiatori dei treni Trans Europ Express francesi era costituita da 28% di quadri superiori, 28% di quadri, 10% di professioni dette liberali (avvocati, medici, commercialisti etc.), il 5% di datori di lavoro, il 6% di insegnanti e infine il 6% di operai e impiegati.

Questi dati, non affatto sorprendenti, confermano l'idea generale dei viaggiatori dei treni TEE. Il 19% dei viaggiatori effettuò il loro primo viaggio a bordo di un treno Trans Europ Express nel 1979, probabilmente con le nuove destinazioni delle ferrovie francesi verso il Nord della Francia (Lilla, Roubaix e Tourcoing).

I viaggiatori dei treni TEE erano in maggioranza soddisfatti dei comfort offerti a bordo, ma sottolineavano che questo era il minimo esigibile, indizio del desiderio di rinnovamento in questo campo. Essi desideravano altri servizi di lusso come una carrozza cinematografica, avere accesso alla televisione e altri servizi come il telefono.

I viaggiatori apprezzavano che i treni Trans Europ Express fossero in media puntuali, e che lo fossero molto di più degli aerei, seppure non vi siano dati per istituire un confronto.

L'inchiesta dimostra che il 52% dei viaggiatori dei Trans Europ Express francesi viaggiava solo con questa categoria di treno. Il 48% di altri viaggiatori non vedeva alcun problema nel viaggiare a bordo di altri treni, segno inequivocabile di un cambiamento in atto. I viaggiatori a bordo dei treni francesi erano sempre meno legati a un rapporto univoco con i treni TEE, e col passare degli anni, viaggiarono a bordo di altri treni della SNCF, prevalentemente i treni detti "Corail".

Altre statistiche rilevanti riguardano il tasso di frequenza dei viaggiatori a bordo dei treni TEE. Secondo i dati dell'inchiesta, nel 1979, il 37% dei viaggiatori viaggiava più spesso a bordo di un treno TEE rispetto al passato, il 47% senza variazioni rilevanti e infine il 7% meno frequentemente. Questi dati suggeriscono che i treni TEE potessero sempre contare su una clientela fidelizzata e un'altra aperta a provare i viaggi a bordo dei treni TEE.

Il 54% dei passeggeri dei treni TEE metteva tuttavia in rilievo il fatto che il prezzo dei biglietti era diventato troppo oneroso. Una criticità, questa, che tornava spesso e alla quale le ferrovie francesi, come probabilmente le altre, non avevano saputo porre rimedio. È comunque interessante il fatto che, se i biglietti non fossero stati pagati per la maggior parte dalle aziende, i treni TEE non avrebbero avuto tassi di riempimento così elevati ed è dunque probabile che la loro fine sarebbe giunta in netto anticipo. Furono quindi le aziende che, pagando i biglietti della maggior parte dei viaggiatori dei TEE, contribuirono a mantenere il servizio fino agli anni Ottanta.

D'altro canto, l'inchiesta delle ferrovie francesi dimostra quanto fossero numerosi coloro che viaggiavano a bordo di altri treni, maggiormente i treni "Corail, per i motivi esposti precedentemente. Inoltre, l'inchiesta mette in luce quanto i passeggeri dei treni Trans Europ Express apprezzassero i treni "Corail" e ne lodassero i comfort.

I viaggiatori dei treni Trans Europ Express costituivano un gruppo ristretto di viaggiatori che teneva al viaggio di lusso, espletato in una forma d'omogeneità sociale, come spiegato in precedenza. Essi si dimostravano entusiasti di viaggiare sempre a bordo dei treni TEE, seppure fossero ben pochi coloro che pagavano direttamente il biglietto.

Infine, l'inchiesta mette in luce un dato assai curioso: il 41% dei viaggiatori dei treni Trans Europ Express viaggiava a bordo dei treni notturni, seppure lo facessero maggiormente per i loro spostamenti a scopo turistico o privato.<sup>378</sup>

Queste tre inchieste sono utili a capire il profilo sociologico dei viaggiatori dei treni Trans Europ Express, sebbene eseguite dalle ferrovie francesi e riguardanti i profili di viaggiatori a maggioranza francese. I dati che si sono trovati in queste inchieste confermano ciò che era già intuibile. La maggioranza dei passeggeri compiva viaggi a scopo professionale, e la maggiore parte dei viaggi era pagata dalle aziende. È un dato importante, poiché viene messo in rilievo quanto i viaggiatori reputassero eccessivo il prezzo del biglietto e quanto fossero capaci di utilizzare altre categorie di treni "Corail" per i loro spostamenti. Essi trovavano che i treni "Corail" fossero confortevoli e avessero l'ulteriore vantaggio di costare molto meno. Tuttavia, dato importante riscontrato a più riprese, è che una certa percentuale dei viaggiatori dei treni TEE fosse affezionata all'omogeneità sociale, che ritrovavano maggiormente nei treni Trans Europ Express. I viaggiatori dei treni Trans Europ Express apprezzavano il fatto di ritrovarsi in un'ambiente dove sapevano che avrebbero ritrovato persone affini. Inoltre, una certa

---

<sup>378</sup> AHSNCF, Busta 649LM53, Fascicolo 3, Mr Brunel, « la clientèle TEE : étude quantitative », dicembre 1979.

percentuale di viaggiatori preferiva viaggiare a bordo dei TEE specialmente per creare dei contatti professionali, come visto nell'inchiesta del treno TEE "Jules Verne".

## La progressiva fine dei treni Trans Europ Express

L'inizio degli anni Ottanta fu segnato da una diminuzione dei treni Trans Europ Express, che venivano "declassificati" per essere riproposti, con la stessa tratta, magari con alcune variazioni sull'orario e l'aggiunta di fermate supplementari. Le ferrovie francesi declassificarono la maggior parte dei loro Trans Europ Express tra il 1983 e il 1984, tra cui i famosi "Capitole" vero standardo della velocità francese per più decenni. Le ferrovie francesi preferirono declassificare i treni Trans Europ Express su diversi assi, maggiormente quelli del Sud Ovest nelle direzioni di Bordeaux e Tolosa, e sostituirli con treni di categorie "classiche", il tutto mantenendo gli stessi orari. Su questo punto, le ferrovie francesi presero una decisione in controtendenza rispetto a quanto fatto altrove; si fa riferimento alla creazione dei nuovi TEE verso il Nord della Francia e verso Nantes. Le ferrovie francesi preferirono quindi riposizionare dei treni classici, prima che la nuova linea ad alta velocità venisse inaugurata nel decennio successivo, contribuendo a ridurre drasticamente i tempi di percorrenza. Alcuni Trans Europ Express di percorso internazionale furono anche "declassificati" tra cui i famosi TEE "Ligure" da Marsiglia a Milano nel 1982 e il TEE "Cisalpino" da Parigi a Milano (ritornato capolinea del treno, dopo la parentesi di Venezia conclusasi nel 1979). Altro elemento di primaria importanza fu il fatto che tutti i treni TEE dell'asse Parigi-Bruxelles-Amsterdam, furono declassificati nel 1984, decisione storica per una linea che aveva segnato la storia dei treni TEE. Essi sarebbero stati sostituiti da altri treni, tra cui la nuova categoria Eurocity, di cui si parlerà più avanti e ciò nell'attesa della nuova linea ad alta velocità nel Nord della Francia, al fine di migliorare sostanzialmente le relazioni tra Parigi e Bruxelles o Amsterdam così come Londra, mediante la galleria sotto la Manica, allora ancora in fase di progettazione avanzata. La Germania cancellò la maggiore parte dei suoi Trans Europ Express, tra i pochi rimanenti, sulla sua rete nazionale e verso il Belgio e l'Olanda. L'Italia, di contro cercò di mantenere la maggiore parte dei suoi Trans Europ Express ancora in circolazione, tranne uno, forse il più famoso di tutti, il TEE "Settebello" ancora espletato in versione automotrice ETR 300, già fatiscente al suo ingresso nel Raggruppamento e ormai arrivata al traguardo dopo quasi 30 anni di onorato servizio sui binari italiani. Le Ferrovie dello Stato italiane avrebbero potuto

procedere ad un cambio materiale in versione trainata, come gli altri TEE circolante sull'asse Milano-Roma, il tutto mantenendo il treno nel Raggruppamento, ma probabilmente che l'ormai prossima caduta del marchio Trans Europ Express giocò un ruolo decisivo in questa decisione. Inoltre, il nome del treno era fortemente legato al materiale allora in uso, l'Etr 300, per cui appariva insensato procedere ad un cambio materiale, sebbene il nome "Settebello" fosse molto noto tra i viaggiatori italiani, trattandosi di uno dei treni più famosi della storia delle ferrovie italiane.

Dopo il 1985, la maggiore parte dei treni TEE era stata cancellata o declassificata. Alcuni TEE continuarono a circolare in Italia, paese dove erano ben inseriti nel panorama delle ferrovie; la Francia mantenne alcuni dei suoi TEE, in particolare quelli creati a cavallo dell'1980. Infine la Germania cancellò la maggiore parte dei suoi treni TEE ma, stranamente, fece circolare fino all'ultimo giorno del marchio TEE, il suo treno più famoso il "Rheingold". La DB non ha desiderato riassorbirlo sotto un'altra categoria, facendo concludere la storia del più famoso treno tedesco del XX secolo. L'itinerario del "Rheingold" sarebbe stato assunto dai nuovissimi treni ICE derivante dal nome Intercity Express, che sarebbero entrati in servizio alla fine dell'Ottanta, anche se le presentazioni ufficiale avvennero già nel 1985. Le ferrovie tedesche desideravano, in effetti, proporre anche loro un treno ad alta velocità, sul modello concepito dai francesi, e riuscirono addirittura ad aggiudicarsi persino un record di velocità superando i 400 chilometri orari nel 1988.<sup>379380</sup>

Qualche anno dopo, i francesi riconquistarono il record grazie all'apertura della nuova linea ferroviaria ad alta velocità verso l'Ovest della Francia, superando i 500 chilometri orari (513.3 per la precisione) nel 1990.

## La dissoluzione del Raggruppamento Trans Europ Express

Gli anni Ottanta portarono ad un'idea, sviluppata e portata in avanti dalle ferrovie tedesche, ovvero quella di riprendere il concetto dei treni Intercity e riproporli su scala europea. Per evidenti motivi, i treni del marchio Intercity, ideato dalle ferrovie tedesche, non poterono varcare i confini del paese. Così, fu discusso in seno all'Unione Internazionale delle Ferrovie,

---

<sup>379</sup> Allegato 37

<sup>380</sup> Allegato 38



che aveva facoltà di decidere le categorie di treno da inserire sui binari europei, l'idea di creare una rete Intercity su scala europea.

Gli archivi dell'Unione Internazionale delle ferrovie conservano traccia di una lettera emanata dalle ferrovie olandesi, sempre l'amministrazione gestrice del Raggruppamento Trans Europ Express, alle ferrovie italiane, datata del 8 ottobre 1982. Dalla missiva, si apprende che il gruppo dei Dieci aveva stabilito di avviare delle proposte in vista di un nuovo raggruppamento che avrebbe incluso sia i treni Intercity sia i treni Trans Europ Express. La lettera spiega che i due marchi erano "ormai strettamente legati", per cui le ferrovie olandesi auspicarono l'ingresso degli Intercity nel Raggruppamento Trans Europ Express, procedendo magari ad un cambiamento di nome.<sup>381</sup>

Dopo il 1982, le ferrovie non esitavano più a parlare di una "dissoluzione" del Raggruppamento Trans Europ Express. La vera frattura era nata alla fine del Settanta, con la volontà ferrea, da parte delle ferrovie tedesche, di introdurre la seconda classe nei Trans Europ Express, sul riuscito modello dei loro treni Intercity. D'altro canto, le ferrovie francesi avevano inaugurato in *pompa magna* una nuova linea ad alta velocità e un nuovo treno concepito appositamente per circolare su questa stessa linea. Le ferrovie francesi erano interessate soltanto a far fruttare il massiccio investimento e riprodurre questa nuova tecnologia altrove sul territorio. Il marchio Trans Europ Express venne superato dal marchio TGV, che beneficiava a giusta ragione di un'intensa pubblicità. Le ferrovie francesi cancellarono la maggiore parte dei loro treni Trans Europ Express nei primi anni dell'Ottanta, declassificandoli per permettere l'aggiunta della seconda classe e diversificare i tipi di clientela.

Da questo momento innanzi, il marchio Trans Europ Express visse una caduta progressiva che esigeva un cambiamento, cambiamento che non avvenne per i motivi esposti prima. Le amministrazioni ferroviarie non erano riuscite ad accordarsi sulla possibilità di aggiungere carrozze di seconda classe ai treni TEE e le ferrovie francesi avevano rifiutato di fare rientrare nel marchio Trans Europ Express i loro nuovi treni superveloci, cosa che avrebbero potuto fare. Essi, tuttavia, preferirono sviluppare un nuovo marchio, il TGV, concepito in particolar modo per la clientela francese. D'ora in poi, con le massicce declassificazioni dei treni Trans Europ Express da parte di numerose amministrazioni europee, specialmente quelle francese e tedesche, le relazioni tra le diverse città europee s'indebolirono, senza un marchio di riferimento. Al posto dei treni TEE, circolarono diverse categorie di treno, a seconda

---

<sup>381</sup> AUIIC, Paris, Busta BU0614.

dell'amministrazione ferroviaria. Essi furono classificati "Rapidi" o "Espressi" nell'assenza di regole precise ma soprattutto senza un marchio di riferimento per i clienti europei.

Nel 1981, l'Unione Internazionale delle ferrovie diede l'autorizzazione per sperimentare gli Intercity sui percorsi internazionali. Da qui in avanti, gli archivi parlano di treno di "qualità", a proposito delle nuove relazioni ferroviarie europee, un modo per parlare del post Trans Europ Express senza ammetterlo chiaramente. Per cui, l'Unione Internazionale delle ferrovie lanciò questa sperimentazione, che nei fatti mirava a dare un futuro ai treni internazionali, su continente europeo. Nel settembre 1982, le ferrovie italiane inviarono una lettera alla Commissione mista TEE, nella quale dissero che il marchio TEE rappresentava un labello di qualità e che bisognava mantenere il servizio Trans Europ Express, sinonimo di qualità e di servizio agli occhi dei viaggiatori. In questa stessa lettera, le ferrovie italiane, si allinearono sulle posizioni tedesche, che sostenevano l'aggiunta della seconda classe nei treni TEE, affermando che fosse l'unico modo per salvaguardare il servizio TEE nel futuro.<sup>382</sup>

L'8 maggio 1984, le ferrovie olandesi, scrissero in qualità di amministrazione dirigente del Raggruppamento TEE, al Comitato direttore TEE avendo per oggetto "la dissoluzione del Raggruppamento Trans Europ Express". Le ferrovie olandesi, nella lettera, erano in favore della creazione di un'altra entità, la quale, avrebbe inglobato i marchi TEE e IC per i collegamenti europei. Le ferrovie olandesi avevano constatato che il numero dei treni TEE in circolazione andava riducendo di anno in anno e che bisognava promuovere "una nuova organizzazione per i treni di qualità". Perciò, le ferrovie olandesi proposero di dissolvere il Raggruppamento Trans Europ Express alla data del 1° giugno 1985.<sup>383</sup>

Le ferrovie francesi risposero, con una lettera datata del 18 maggio dello stesso anno, dicendosi favorevoli per una dissoluzione del Raggruppamento TEE per l'anno indicato. Tuttavia, va precisato che le ferrovie francesi erano dell'idea che il marchio Trans Europ Express potesse essere utilizzato nella nuova organizzazione.<sup>384</sup>

A questo punto, bisogna chiedersi se le ferrovie francesi, usando altri termini, non si fossero allineate sulla posizione tedesca alla fine degli anni Settanta, ossia l'immissione di carrozze di seconda classe per i treni TEE.

---

<sup>382</sup> AUIC, Paris, Busta BU0614, Dossier Rapport de gestion TEE, 1983.

<sup>383</sup> AUIC, Paris, Busta BU0614.

<sup>384</sup> Ibid.,

Le ferrovie italiane, risposero, con una lettera datata del 6 giugno del 1984, dicendo che non avevano obiezioni sulla proposta di dissolvere il Raggruppamento TEE, dato che i treni di qualità sarebbero stati affidati ad un altro marchio, di prestigio.<sup>385</sup>

Le ferrovie svizzere risposero il 28 maggio dicendo che “la dissoluzione del Raggruppamento Trans Europ Express era conforme alle riflessioni espresse dai direttori del movimento”.<sup>386</sup>

A questo punto, le amministrazioni ferroviarie europee constatavano unanimemente che il marchio TEE non poteva più essere portato avanti e che bisognava creare un'altra entità, allo scopo di raggruppare treni di qualità per collegare le diverse città europee.

D'ora in avanti le informazioni archivistiche sono parcellari. Il marchio Trans Europ Express continuò a circolare normalmente fino al 1987, e non fino al 1985, come originariamente previsto. I treni rimanenti erano pochi, per lo più concentrati in Francia e in Italia. Delle relazioni internazionali più rilevanti ne rimase due ancora in circolazione fino al 1987: quella del TEE “Gottardo” da Milano a Zurigo.

Gli archivi della Fondazione Jacques Delors, presidente della Commissione europea dal 1985 al 1995, situate a Losanna in Svizzera presentano alcuni documenti rilevanti di questo periodo. Il primo è una raccomandazione del Consiglio della CEE, datata del 1984, che invitava le amministrazioni ferroviarie a “rafforzare la loro collaborazione per migliorare il servizio internazionale di viaggiatori, in particolare per quanto riguarda il prezzo, il *marketing* e i canali di vendita”.<sup>387</sup>

Lo stesso archivio conserva una dichiarazione della Commissione europea, la quale dichiarava nel 1984, che “la Commissione europea ha contatti frequenti con le amministrazioni ferroviarie europee, che hanno costituito nel 1957, nel quadro dell'Unione Internazionale delle ferrovie, un gruppo di collegamenti al fine di trattare i problemi posti dal funzionamento della Comunità economica europea, e ha promosso contatti stretti tra di loro. Il gruppo dei paesi (facenti parte del Raggruppamento TEE) è frequentemente in contatto con la Commissione europea nel settore della politica comune dei trasporti”.<sup>388</sup>

In altri termini, la Commissione CEE faceva notare che manteneva contatti frequenti con le amministrazioni ferroviarie europee. Le istanze europee non potevano rimanere senza risposta

---

<sup>385</sup> Ibid.,

<sup>386</sup> Ibid.,

<sup>387</sup> Archivio della Fondazione Jean Monnet, Fondo Jacques Delors, Losanna (Suisse), Seria JD-51.

<sup>388</sup> Ibid.,

di fronte allo smantellamento del Raggruppamento Trans Europ Express che per decenni aveva costituito una risposta efficace agli spostamenti su scala continentale. La prossima scomparsa del marchio, portò le istanze europee a reagire, con cautela, a spingere le amministrazioni ferroviarie a elaborare un nuovo quadro per favorire i collegamenti ferroviari europei di passeggeri.

Tuttavia, gli archivi del presidente Jacques Delors conservano un documento, inaspettato, datato del 1986, ovvero un anno prima della dissoluzione effettiva del Raggruppamento Trans Europ Express. Questo documento tratta di un nuovo servizio di ristorazione a bordo dei treni Parigi-Bruxelles. La cosa inaspettata è che in questo documento d'archivio della Commissione CEE sono definiti Trans Europ Express, i treni circolanti su questo asse, sebbene fossero stati declassificati nel 1984, ovvero due anni prima. Quindi, l'impronta del marchio TEE su questo importante asse era talmente così forte e pregnante che anche la Commissione CEE utilizzava ancora il termine, commettendo un anacronismo. E ancora, il caso del giornalista che, incaricato di scrivere un articolo a proposito dell'inaugurazione del nuovo servizio di ristorazione a bordo dei treni Parigi-Bruxelles, intitolò il suo articolo "Ci sono ancora dei treni TEE?".<sup>389390</sup>

Inoltre, una lettera datata del 5 luglio 1985, ritrovata negli archivi di Stato francese, da parte del Ministero dei trasporti francesi al Presidente dei Ministri europei dei trasporti, indica che la cooperazione tra le amministrazioni ferroviarie nazionali era "difficile". La lettera ribadisce che lo scopo era di raggiungere "l'eliminazione degli ostacoli alla cooperazione nel campo dei trasporti da parte dei governi degli Stati della CEE". Si nota con apprezzamento che le FS, DB, RENFE e la SNCF avevano inserito "degli uffici di confine in comune", questo al fine di fluidificare il controllo dei passeggeri a bordo dei treni internazionali. Infine, la nota del Ministero dei trasporti francese constatava che "i treni IC hanno costellato il territorio tedesco e europeo di "treni di alta qualità".<sup>391</sup>

Questi archivi permettono di capire quanto i governi europei e le istituzioni europee fossero preoccupati di fronte al prossimo scioglimento del Raggruppamento TEE. Si discusse molto del futuro dei collegamenti ferroviari europei, si è notato come il sistema Intercity funzionasse bene in Germania, e come c'era necessità di coordinare di nuovo le attività di programmazione dei treni aventi un percorso internazionale.

---

<sup>389</sup> Ibid.,

<sup>390</sup> Allegato 39

<sup>391</sup> Archivio dello Stato francese, Parigi, Busta 19980585/3, Lettera del Ministero dei trasporti francese al Presidente del Consiglio dei Ministri dei trasporti, 5/07/1985.

Il marchio Trans Europ Express fu sciolto ufficialmente il 31 maggio 1987, prima che entrasse in vigore l'orario estivo dello stesso anno. Alla data dello scioglimento i treni TEE ufficialmente ancora in circolazione erano al numero di undici. Se ne potevano trovare cinque in Francia, di cui tre solo per la tratta tra Parigi e Lilla/Tourcoing, tra l'altro una tratta aperta nel 1978. Gli altri due TEE in circolazione collegavano Parigi con Nancy/Strasburgo e infine il TEE "Jules Verne" alla volta di Nantes, ultimo Trans Europ Express ammesso nel Raggruppamento. In Italia, gli ultimi TEE circolarono principalmente sull'asse Milano-Roma con tre relazioni quotidiane, tra cui una prolungata su Napoli. Un altro TEE collegava Milano con Bari. Tutti questi treni, ancora classificati TEE nel 1987, divennero successivamente Intercity, avendo le ferrovie italiane ripreso il marchio tedesco, come del resto tanti altri paesi europei. Infine, solo due TEE di percorso internazionale prestavano ancora servizio sotto il famoso acronimo: il TEE "Gottardo" da Milano a Zurigo e il TEE "Rheingold" da Basilea ad Amsterdam (con un percorso ridotto sul territorio svizzero), il quale si fermò definitivamente lo scioglimento del marchio.

Innumerevoli furono gli articoli di giornale, scritti per informare della prossima dissoluzione del servizio. Uno tra questi, uscito sulla rivista specializzata francese *La Vie du Rail*, parla della "fine di un'epoca" nel suo titolo. L'articolo parla di "una storia ferroviaria che volta pagina", "le mentalità e le abitudini di viaggio si sono evolute e non corrispondevano più all'idea del viaggio tipico TEE". L'articolo mette in rilievo quanto il comfort dei treni si fosse accresciuto, nel Settanta e nell'Ottanta, in entrambi le classi di viaggio. Il giornalista dimostra quanto il trasporto aereo si fosse democratizzato e il treno TGV avesse soppiantato i treni "classici" e che ormai rappresentasse il futuro. Il giornalista mette in evidenza quanto la svolta del 1965 fosse stata importante, con la possibilità data alle amministrazioni ferroviarie di poter introdurre dei treni a percorso unicamente nazionale.<sup>392</sup>

Un altro articolo importante è uscito sul giornale *Il Sole 24 ore*, quotidiano milanese influente nei cerchi economici. Il giornalista si rammarica della sparizione del marchio TEE, il quale costituiva "l'aristocrazia del trasporto ferroviario in Europa". I treni EC avrebbero avuto il compito di offrire un livello di comfort almeno equivalente ai treni TEE cioè un servizio di ristorazione efficace e apprezzato, delle carrozze Gran Comfort e dotate tutte di impianti d'aria condizionata. L'articolo, precisa tuttavia, che il futuro delle ferrovie in Europa era maggiormente rappresentato dai treni ad alta velocità piuttosto che dai marchi collaborativi tra

---

<sup>392</sup> G. Landgraf, « TEE : 1957-1987 : la fin d'une époque », *La Vie du Rail*, Op.cit., p.12.

le amministrazioni ferroviarie, metodo che aveva efficacemente funzionato per tutta la metà del XX secolo.<sup>393</sup>

## L'idea di costituire una rete Intercity su scala europea: il progetto Eurocity

A seguito della dissoluzione del Raggruppamento Trans Europ Express si rese necessario creare una nuova entità che prese il nome di Eurocity. Come intuibile dal nome del nuovo marchio, esso riprendeva in sostanza gli elementi che avevano fatto il successo del marchio Intercity in Germania, con alcune inevitabili differenze perché potessero circolare in relazioni internazionali.

A confronto coi treni Trans Europ Express, gli Eurocity portavano con sé delle differenze sostanziali. Un verbale della Riunione della Commissione viaggiatori riunita a Varsavia il 26 aprile 1988 riassume i principali assi del nuovo prodotto.

La principale differenza rispetto al Raggruppamento Trans Europ Express era che si trattava di una semplice collaborazione tra i diversi paesi europei. Non si parla di “Raggruppamento” ma, così come scritto nei documenti d’archivio, di “prodotto Eurocity”. Evidentemente, non possedeva la personalità giuridica che nemmeno il Raggruppamento Trans Europ Express era riuscito ad ottenere, come visto nel primo capitolo. Il nuovo prodotto Eurocity possedeva tuttavia un segretariato, situato a Utrecht, sede delle ferrovie olandesi e sede dell’ormai defunto Raggruppamento Trans Europ Express. Un’altra importante differenza si riscontra nel fatto che il nuovo prodotto Eurocity era aperto a tutti i paesi europei che lo desideravano e che ne facevano la richiesta. Non c’erano prerequisiti per entrarne a far parte, tranne ovviamente quello di rispettare le regole stabilite per i treni Eurocity: ovvero dovevano essere, obbligatoriamente, dei treni a percorso internazionale, dovevano fermarsi solo nelle grandi città e per non più di 5 minuti, eventualmente aumentato a 15 minuti nelle stazioni di primaria importanza e nelle stazioni di confine. Inoltre, erano dei treni di prima e seconda classe e dovevano essere dotati di carrozze con aria condizionata, per ambedue le classi. Il personale di bordo doveva essere

---

<sup>393</sup> AUIE, Busta CPPE 2025, Fiesole, E. De Capitano, « In ritardo l’Europa delle rotaie », *Il Sole 24 ore*, 24/10/1986, Milano.

poliglotta, a seconda del percorso del treno, e i treni dovevano essere, obbligatoriamente, dotati di una carrozza ristorante.<sup>394</sup>

Alcuni aspetti del prodotto Eurocity riecheggiavano le caratteristiche dei treni Trans Europ Express come ad esempio il servizio di ristorazione, le carrozze con aria condizionata o le fermate previste nelle sole grandi città. Alcuni aspetti, di contro, li differenziavano. Le amministrazioni ferroviarie non erano soggette a un regolamento organico che definiva precisamente ogni comparto del viaggio e del treno. Tra l'altro, tutti i paesi europei potevano richiedere l'ammissione di uno dei loro treni nel marchio Eurocity, purché venissero rispettati gli elementi esposti.

Secondo un documento interno delle ferrovie belghe, a proposito dei treni del marchio Eurocity, e si trattava di treni “di alta qualità e con dei criteri molto stretti”. A differenza dei treni TEE, che miravano essenzialmente ad una clientela d'affari, i treni Eurocity desideravano aprirsi a una clientela di famiglie e di giovani. Il documento precisa che ogni rete era “tenuta a fornire, nella misura delle sue capacità tecniche, un treno superiore agli altri treni circolanti sulla sua rete”. I treni EC dovevano essere costituiti dalle “migliori carrozze climatizzate”. Una nota interna alle ferrovie belghe, precisa in allegato, che la pulizia del treno doveva essere fatto in modo “intensificato”, riprendendo il termine utilizzato.

Allo stesso modo dei treni TEE, i treni Eurocity erano tenuti ad una velocità elevata. Questa velocità doveva essere mediamente di 90 chilometri orari, per l'intero percorso del treno. Questa cifra si poteva abbassare per i treni aventi un percorso montano. Le ferrovie belghe ribadivano, che sul loro territorio, i treni Eurocity beneficiavano di “precedenze assolute” rispetto agli altri treni.<sup>395</sup>

Il prodotto Eurocity si voleva quindi esigente e con un alto standard qualitativo, ma risolutamente aperto ad un periodo in cui la mobilità era diversa rispetto al 1957. I viaggi erano maggiormente alla portata di tutti, soprattutto quelli all'estero, e il trasporto aereo si era democratizzato, anch'esso, grazie a nuove strategie *marketing* e alla costruzione di nuovi aerei e nuovi aeroporti che avevano reso possibile questa impresa.

Il marchio Eurocity fece ufficialmente il suo debutto sui binari europei il 31 maggio 1987, proprio all'indomani della dissoluzione del marchio Trans Europ Express. I treni EC iniziarono

---

<sup>394</sup> AUIC, Paris, Busta 407/1, Fascicolo 3607 Eurocity.

<sup>395</sup> Archivio delle ferrovie belghe, Bruxelles, Busta 3773797, Documento interno delle ferrovie belghe e documento stampa e pubblica relazione, 1987.

il loro servizio con 56 treni di giorno e 8 di notte. 44 treni esistevano in precedenza, essendo categorizzati diversamente, e furono quindi inseriti nel nuovo marchio. 22 treni erano stati proposti dalle amministrazioni ferroviarie ed aspettavano l'approvazione di Utrecht, nonché dell'UIC. Un solo treno non fu ammesso perché non rispettava le specifiche tecniche.<sup>396</sup>

Infine, si è trovato un resoconto di una riunione a proposito del prodotto Eurocity, datato del 9 gennaio 1991, negli archivi dell'Unione Internazionale delle ferrovie. Nel corso di questa riunione, tenutasi a Utrecht in Olanda, il servizio Eurocity veniva definito come “soddisfacente”. Furono però espresse alcuni dubbi sul servizio, poiché le strategie nazionali spesso non coincidevano con il marchio Eurocity, come ad esempio in Francia dove il marchio TGV era molto più famoso. Il marchio Eurocity era, tra l'altro, molto più presente in certi paesi come la Germania o la Svizzera che in altri paesi come la Francia, la quale che non aveva mai fatto pubblicità per questo marchio preferendo sempre i marchi nazionali, ovvero TGV et Corail. Ciò vale anche per altri paesi tra cui la Germania e l'Italia con i loro materiali ad alta velocità ICE e ETR450/460.

Inoltre, nel corso della riunione si è ribadito che i treni Eurocity dovevano “beneficiare della prima priorità” e le amministrazioni ferroviarie erano spinte ad “offrire il migliore comfort possibile”.<sup>397</sup>

Agli inizi del Noventa, a pochi anni dall'esordio commerciale del nuovo marchio, i treni Eurocity si avvicinavano sempre più al servizio così com'era espletato dai Trans Europ Express, con l'aggiunta della seconda classe. Tuttavia, molte amministrazioni ferroviarie non mettevano in rilievo il marchio Eurocity, preferendo i loro marchi nazionali. Ad esempio, le ferrovie francesi sovrapponevano il marchio TGV, messo in rilievo e in evidenza, con il marchio Eurocity, per certi percorsi internazionali espletati mediante il materiale TGV, come per esempio per il TGV Parigi-Berna, il quale utilizzava una parte della linea Parigi-Lione fino a Digione.<sup>398</sup>

L'archivio dell'Unione Internazionale delle ferrovie conserva il resoconto di un controllo a sorpresa a bordo di un treno Eurocity nel 1990. Si trattava del treno Eurocity “Michelangelo” da Roma a Monaco di Baviera, effettuato il 31 marzo 1989, partenza da Roma in prima mattinata e arrivo in Baviera in prima serata. L'esito del controllo è piuttosto critico e definito

---

<sup>396</sup> Ibid., Resoconto delle riunioni delle 28/29/30/05/ 1987 del Gruppo Eurocity.

<sup>397</sup> Ibid., Riunione gruppo Eurocity, Utrecht, 9 /01/1991.

<sup>398</sup> Allegato 40



“negativo”. Il materiale in uso non era di prima generazione e contravveniva ai documenti firmati dalle amministrazioni ferroviarie. Venne notato un problema di lingua, per le comunicazioni ai viaggiatori, un membro del personale di bordo che non padroneggiava le lingue italiane e tedesche. Infine, la pulizia dei bagni non era stata effettuata, lasciandoli quindi “sporchi”, termine usato nel resoconto.<sup>399</sup>

Infine, nell’ ultimo resoconto di una riunione definita di “sintesi del prodotto Eurocity per le ferrovie olandesi”, viene detto che il prodotto Eurocity era stato creato per “contrastare la regressione delle ferrovie nel mercato dei trasporti europei”. L’aviazione, un mezzo di trasporto ormai stabilito, riguardava maggiormente gli uomini d’affari nei loro tragitti intercontinentali o di durata superiore a quattro ore. Il mercato Eurocity si orientava anch’esso al mercato della mobilità degli uomini d’affari, ma si apriva ad altre categorie sociali nonché al turismo. Questo conferma quanto intuito: che il prodotto Eurocity si rivolgeva principalmente alle stesse categorie di persone dei treni Trans Europ Express per quel che riguardava la prima classe, aprendosi però alle altre classi sociali con la seconda classe. Del resto, la disparità di notorietà del marchio Eurocity è confermata da questo documento d’archivio dove si evidenzia che solo il 28% degli abitanti dei paesi scandinavi conoscevano il marchio mentre questo dato sale al 62% per la Svizzera, dove il marchio era radicato. Purtroppo, non si è a conoscenza di altri dati per altri paesi come la Francia o l’Italia, che sarebbe stato interessante esaminare. Questo divario a secondo dei paesi non può che essere definito come “deludente”. Il documento d’archivio mette anche in evidenza che la mancanza di notorietà riguardava anche gli uomini d’affari, il che costituiva un problema importante, poiché essi erano un “*target*” di rilievo; stessa condizione nella popolazione giovanile. Un altro problema era il servizio di ristorazione, fondamentale al tempo dei treni TEE, esso ottiene un punteggio molto basso, la scarsa qualità del cibo è messa in evidenza dai viaggiatori che avevano usufruito del servizio. I viaggiatori notavano anche un netto abbassamento dei livelli di comfort, rispetto ai treni Trans Europ Express. Inoltre, a quanto pare, la puntualità dei treni Eurocity non era delle migliori, come il servizio delle coincidenze, regolate come un orologio svizzero ai primi tempi del servizio Trans Europ Express.<sup>400</sup>

Il marchio Eurocity, insomma, sembra si dovesse confrontare con gli stessi problemi dei treni Trans Europ Express. Col passare degli anni, le diverse istanze del prodotto Eurocity inasprirono i requisiti d’ingresso dei treni nel marchio, aggiungendo ad esempio, l’obbligo per

---

<sup>399</sup> Ibid., Contrôle cahier des charges produit Eurocity, 14/08/1990.

<sup>400</sup> Ibid., Synthèse du produit Eurocity pour les chemins de fer néerlandais.

le amministrazioni ferroviarie di utilizzare il materiale il più confortevole, ottenendo di contro che i treni categorizzati EC avessero la precedenza sulle linee dove circolavano. Tuttavia, il servizio fu spesso definito come deludente, per un marchio che ambiva a raccogliere il testimone dei Trans Europ Express, che avevano decisamente alzato l'asticella. Il servizio di ristorazione, molto diverso a seconda dei paesi e dei treni, e quindi non generalizzabile, lasciava a desiderare ed era ben al di sotto del servizio offerto a bordo dei TEE. Questo valeva anche per il comfort dei treni e i servizi, molto diversi a seconda dei paesi e dei treni in circolazione. Il marchio EC era marcato da una forte eterogeneità, che si è perpetuata fino ai nostri giorni, dato che il marchio continua ad essere usato, anche spesso a secondo dei paesi. Alcuni paesi si servirono molto del marchio, come la Svizzera che lo adoperò per tutte le loro numerose relazioni internazionali; in altri paesi il marchio fu invece posto in secondo piano, spesso a favore di un altro marchio più famoso, come i TGV francesi o di treni con una lunga storia alle spalle, come ad esempio il treno "Cisalpino" tra Milano e Parigi. Per determinate relazioni come verso l'Inghilterra o il Belgio, le ferrovie francesi preferirono inventare nuovi marchi, quali Thalys o Eurostar (da non confondere con il marchio italiano, in vigore dalla metà del Novanta fino all'avvento di un nuovo marchio ancora in uso: le Frecce) al marchio Eurocity.

Si noti, che alcuni treni TEE tali il "Jules Verne" delle ferrovie francesi continuarono a circolare usando lo stesso marchio TEE, questo fino al 1989, segno che la SNCF non voleva abbandonare un marchio che era radicato nelle menti dei passeggeri, e nel quale, essi si riconoscevano.

Altro aspetto importante, se il marchio TEE fu sciolto nel 1987, il marchio TEN, di cui si è parlato in precedenza, perdurò fino al 1994. Nel 1992, l'UIC dichiarò che il marchio TEN avrebbe avuto fine il 1° gennaio 1994. Bisogna notare, che tra la fine degli anni Ottanta e l'inizio degli anni Novanta, la stragrande maggioranza dei treni veniva espletata dalle ferrovie tedesche, le quali erano state sempre le prime a mettere in rilievo questo marchio. Gli altri paesi avevano man mano "declassificato" i loro TEN, il tutto mantenendo la maggiore parte di questi in circolazione. Similmente a quanto che si fece nell'Ottanta con la creazione del TEN, come prodotto derivante dai treni TEE, si decise di creare un nuovo marchio, il quale avrebbe preso il seguito del defunto marchio TEN. Così, si decise di creare il marchio Euronight. Questo marchio prese il suo avvio il 23 maggio 1993, da un'iniziativa delle ferrovie austriache (OBB). Inversamente ad i treni Eurocity, il marchio Euronight fu utilizzato da tutti i paesi aderenti (compresi la Francia che si era mostrata piuttosto recalcitrante ad usare il marchio Eurocity per

i suoi treni internazionali) e questo fino ai nostri giorni; essendo il marchio ancora utilizzato ai giorni nostri.<sup>401</sup>

In conclusione del capitolo, si può affermare che il passaggio di testimone da treni Trans Europ Express agli Eurocity non fu probante, nonostante l'aggiunta delle carrozze di seconda classe che permisero di allargare lo spettro dei possibili viaggiatori, il tutto cercando di conservare i clienti TEE, essi abituati alle carrozze di prima classe. Tuttavia, come si è visto nelle varie inchieste realizzate dalle ferrovie francesi, una percentuale di clienti dei treni TEE viaggiavano a bordo dei suddetti treni per ciò che il marchio rappresentava nell'immaginario collettivo: ovvero un marchio prestigioso, una garanzia di lusso per viaggiatori esigenti. I treni TEE erano diventati luoghi riservati ad una clientela elitaria e molto attenta al suo comfort e ai propri privilegi. È assai probabile che questa clientela non si fosse ritrovata bene nei treni Eurocity, che riunivano molteplici categorie di persone, proponendo dei servizi non all'altezza dei treni Trans Europ Express. La fine degli anni Ottanta e agli inizi degli anni Novanta sono, inoltre, caratterizzati dall'apertura del traffico aereo, il quale si espanse molto rapidamente, portando ad una ribalta dell'offerta rispetto al passato. Viaggiare in aereo non era più il privilegio di pochi, bensì era diventato qualcosa di consueto per una parte sempre più crescente della popolazione. D'altro canto, l'arrivo dei treni ad alta velocità rilanciò totalmente il trasporto ferroviario nella sua totalità, permettendo di aprire un nuovo capitolo nella lunga storia del trasporto su rotaia. I paesi che avevano duramente lavorato per mettere in moto questa nuova tecnologia intendevano far circolare i loro treni sotto il loro proprio marchio, e ciò a dispetto delle regole dell'UIC e delle iniziative di collaborazione tra le amministrazioni ferroviarie, promosse sul continente europeo. Perciò, si verificò un susseguirsi di iniziative da parte di ogni amministrazione ferroviaria al fine di far conoscere il loro prodotto, che si trattasse del TGV francese, dell'ICE tedesco, del "pendolino" (ETR 450/480) o ETR 500 italiano, primo e vero treno ad alta velocità dell'ingegneristica italiana, in grado di poter raggiungere i 300 chilometri orari su apposite linee. Questo aspetto avrebbe prefigurato l'andamento delle ferrovie europee del XXI secolo, fatto non più di una amministrazione ferroviaria nazionale che collabora con le altre bensì di più compagnie ferroviarie che entrano in concorrenza le une con le altre, il tutto proponendo ai viaggiatori una tecnologia e servizi diversi.

---

<sup>401</sup> G.Ribeill, *Les trains de nuit*, Op.Cit, pp.177/178.



## Conclusione

I treni del Raggruppamento Trans Europ Express lasciarono il segno nella storia della mobilità europea, pur indirizzandosi, come più volte rimarcato, ad una clientela elitaria. Rinnovarono e consentirono l'evoluzione del trasporto ferroviario, anche a fronte dei più moderni concorrenti quali l'aereo e l'automobile. I treni del marchio TEE furono ideati e progettati in un periodo, il secondo dopoguerra, nel quale il mondo si andava riprendendo da sanguinosi conflitti ed era pregnante la volontà di costruire una nuova Europa. Innumerevoli le iniziative, volte a interesse legami tra i paesi dell'Europa occidentale. La più rilevante di queste fu senz'altro la costituzione della Comunità economica europea, antenata dell'Unione europea.

I Trans Europ Express furono dunque partecipi di questa storia, rappresentando una soluzione avanguardista alla necessità di collegare le principali città europee.

Del resto, gli anni del dopoguerra furono anni in cui il desiderio di viaggiare aveva contagiato buona parte della società occidentale. Ciò si può spiegare con l'innalzamento dello standard di vita e la crescita economica. Prima del 1950, la maggiore parte delle popolazioni, usciva ben poco dalle proprie regioni; solo esponenti di ceti sociali elevati potevano permettersi degli spostamenti più frequenti. Il cambiamento preso corso, sempre più celermente, dal punto di vista politico, culturale, economico. Altrettanto celeri si fecero progressi sul piano tecnologico, che facilitarono gli spostamenti di singoli individui e famiglie. Per tutti gli anni Cinquanta e i primi anni del Sessanta, solo le famiglie con una certa possibilità economica potevano disporre di bene quali lavatrici, frigoriferi, televisioni, e soprattutto automobili. Il decennio del Sessanta segnò la definitiva ribalta da una società dove la vita era maggiormente confinata nella regione d'origine, con giornate rigidamente scandite, ad una nuova era, in cui gli elettrodomestici e altri nuovi servizi erano più alla portata di tutte le classi sociali. Questo consentiva ad una maggiore fetta della popolazione di dedicarsi a nuove attività e intraprendere viaggi.<sup>402</sup>

Il settore della mobilità colse perfettamente il cambiamento in atto e la nuova società che andava costituendosi. Il mezzo di trasporto che maggiormente corrispose questi mutamenti fu l'automobile: di anno in anno, le aziende automobilistiche cercarono di produrre, in massa, dei modelli che potessero essere accessibili a più ampie fette di popolazione (ad esempio la

---

<sup>402</sup> K.Lowe, *L'âge global, l'Europe de 1950 à nos jours*, Seuil, Paris, 2020, p. 22.

costruzione della Fiat 500, presentata nel 1957 a Torino). Progressivamente, le famiglie europee si dotarono di automobili, modificando il rapporto con gli spazi e le distanze. Ci si poteva spostare con molta più semplicità rispetto al passato, consentendo di usufruire di nuove attività, tenendo conto dell'accorciamento delle distanze.

È necessario sottolineare il ruolo assolutamente strategico e fondamentale dei trasporti all'interno dei ruoli di processi di globalizzazione.<sup>403</sup> I trasporti costituiscono “il sistema arterioso della vita economica di ogni nazione” per riprendere l'espressione dello storico italiano Valter Guadagno.<sup>404</sup> Il treno, per essenza, ha rappresentato, nella storia recente, “il simbolo della modernità” per riprendere l'espressione del Professore Maggi.<sup>405</sup>

D'altra parte, invece, il treno non riusciva ancora a soddisfare appieno i requisiti delle nascenti classi medie. Da un lato, i Trans Europ Express si indirizzavano maggiormente agli imprenditori e più generalmente ad una fascia di popolazione abbastanza abbiente da potersi pagare un biglietto di prima classe con supplemento aggiuntivo; dall'altro lato gli altri treni non riuscivano a offrire un comfort soddisfacente, soprattutto se posti a paragone con gli altri mezzi di trasporto, in particolare il trasporto su gomma.

D'altronde, numerosi specialisti del settore dei trasporti, consideravano il trasporto di passeggeri in treno come un relitto del passato, destinato a finir relegato nei libri di storia, come quasi avvenuto in America.

I treni Trans Europ Express proposero un nuovo modo di viaggio su binari, in aperta rottura con il passato. Ambivano a sottrarre spazi di mercato all'aereo, il quale stava vivendo una crescita vertiginosa, pur rimanendo marginale. Chiave del suo successo la curiosità suscitata negli acquirenti e più globalmente da parte di tutti i contemporanei. Il treno si rivelò però più efficace su alcuni assi, non così distanti da necessitare lo spostamento in aereo, come gli assi Parigi-Bruxelles, Bruxelles-Amsterdam, Colonia-Stoccarda o ancora Milano-Zurigo. Su questi assi, i treni TEE beneficiavano appieno della richiesta per queste destinazioni. Su altri assi, c'era invece una maggiore concorrenza tra l'aereo e i TEE, si pensi in particolare agli assi Milano-Monaco di Baviera, Parigi-Marsiglia, Milano-Ginevra o Amburgo-Monaco di Baviera.

---

<sup>403</sup> A.Giuntini, C.Pavese, *Reti, Mobilità, Trasporti*, Edizione Franco Angeli, 2001, Roma, p.204.

<sup>404</sup> V.Guadagno, *La storia delle ferrovie in Italia, temi, aspetti e bilanci*, Assidifer Federmanager, 2006, Roma, p.62.

<sup>405</sup> S.Maggi, *I cento anni del sindacato ferroviario*, Ediesse edizioni, 2007, Roma, p.13.

I treni Trans Europ Express offrirono la possibilità agli imprenditori desiderosi di conquistarsi parti di mercato al di fuori dei loro confini, di viaggiare rapidamente e comodamente. Per questo motivo, le città più interessate dal progetto TEE, furono i poli economici quali Francoforte, Milano, Parigi o Amsterdam. Oltre agli imprenditori, altro *target* importante per i TEE furono i politici, alti funzionari e i diplomatici che dovevano viaggiare frequentemente. L'istituzione dello spazio comunitario permise di stringere dei rapporti più saldi tra i paesi coinvolti nella CEE. Per questo motivo, altre città quali Lussemburgo, Ginevra, Strasburgo, Parigi e soprattutto Bruxelles furono al centro degli assi TEE. L'istituzione delle diverse sedi delle istanze europee portò alla necessità di spostamenti, che i treni TEE seppero soddisfare, in particolare sull'asse Parigi-Bruxelles, vera spina dorsale dell'intera rete TEE. I treni TEE trasportavano anche turisti, ma le destinazioni prettamente turistiche, come Nizza, erano minoritarie rispetto a quelle di rilevanza economica o politica.

I treni Trans Europ Express seppero intercettare la propria clientela durante tutto il decennio Sessanta fino a raggiungere l'apice della rete agli inizi degli anni Settanta. I treni corrispondevano ai bisogni di una certa categoria di viaggiatori, riuscirono così a contrastare la crescita dell'aereo nelle tratte coperte dal marchio TEE.

Tuttavia, un problema si fece pressante alla fine degli anni Sessanta e crebbe fino a divenire una delle problematiche principali: i treni TEE erano stati creati come mezzi di lusso, dotati di ogni comfort.

Il decennio Sessanta fu caratterizzato da una crescente richiesta da parte di altre fasce della popolazione di desiderio di viaggio; delle categorie socio-professionali che non potevano permettersi un biglietto Trans Europ Express. Alla fine degli anni Sessanta, gli altri treni versavano in condizioni precarie: erano spesso in ritardo sugli orari previsti, i materiali erano antiquati e non confortevoli. Del resto, al tempo, erano ancora in circolazione numerose locomotive a vapore. Questo spiega, almeno in parte, il successo del trasporto su gomma, poiché consentiva di spostarsi più facilmente e possibilmente con tutta la famiglia. D'altro canto, l'automobile era in linea con i tempi. Il treno non riuscì ad incontrare le esigenze di questo pubblico, che costituiva la fetta più ampia della popolazione. Partendo da questa constatazione, le ferrovie tedesche decisero, all'alba del decennio Settanta, di dar vita a un nuovo marchio, indirizzato specialmente alle classi medie, volonterose di viaggiare. Il nuovo marchio, chiamato

Intercity, era inteso ad offrire viaggi veloci e confortevoli ad un prezzo ragionevole. L'iniziativa tedesca riscosse un grande successo.<sup>406</sup>

Gli anni Settanta furono paradossali. Essi furono gli anni in cui tutti i mezzi di trasporto subirono una crescita, la domanda di mobilità si fece sempre più ampia. La rete TEE raggiunse il suo apice, ma stava perdendo sempre più mordente nella competizione con gli Intercity e altre categorie di treni creati su questo modello negli altri paesi. Queste nuove categorie di treno beneficiavano delle nuove carrozze acquistate dalle amministrazioni ferroviarie europee, tramite il meccanismo Eurofima. Essi si rivelarono molto confortevoli e beneficiavano anche delle stesse locomotive del marchio TEE. Così, il margine sui tempi di percorrenza dei treni TEE, un vero vantaggio alla fine degli anni Cinquanta, si ridusse progressivamente con la nascita di altre categorie di treni, le quali intercettavano sempre più clienti.

La posizione di preminenza dei treni TEE si andava indebolendo con il passare degli anni. Contemporaneamente, diverse amministrazioni ferroviarie svilupparono nuovi modelli di treni: i cosiddetti treni ad alta velocità. Destinati a rivoluzionare il trasporto ferroviario, essi erano concepiti con una tecnologia del tutto differente dai treni precedenti. Avevano bisogno di una nuova linea ferroviaria, dedicata specialmente alla loro circolazione. L'avvento di questo nuovo treno avvenne progressivamente dalla prima inaugurazione in Giappone del famoso *Shinkansen*, alla prima linea di questo tipo tra Firenze e Roma (la famosa Direttissima), e infine con le ferrovie francesi che svilupparono sia la linea che il treno, per metterli in funzione nel settembre 1981, tra Parigi e Lione.

Il treno ad alta velocità rivoluzionò, come c'era da aspettarsi, il trasporto ferroviario. Per quanto riguarda i treni TEE, la principale ricaduta fu il loro primato in quanto prestigio e velocità. Le ferrovie francesi, orgogliose del nuovo mezzo, non intendevano farlo rientrare nel marchio TEE, preferendo a questo il marchio TGV. Da quel momento in avanti, i treni TEE si ritrovarono nel mezzo di una duplice competizione: da una parte quella dei treni classici, rappresentati dai treni Intercity, e dall'altra parte quelle dei nuovi treni ad alta velocità. Il marchio si ritrovava, dunque, fra l'incudine e il martello. La maggiore parte delle amministrazioni ferroviarie si era preparata a una simile evoluzione degli eventi, procedendo a "declassificare" la maggiore parte dei loro treni TEE nella seconda parte degli anni Settanta. Nell'Ottanta, i treni TEE circolavano per la maggior parte in Italia, Svizzera, e paradossalmente

---

<sup>406</sup> Allegato 41



in Francia, lo stesso paese che aveva aperto le ultime linee TEE a cavallo tra la fine degli anni Settanta e Ottanta; paese che soprattutto si stava interessando totalmente al proprio treno TGV.

Questo paradosso delle ferrovie francesi dimostra il potere e il successo del marchio Trans Europ Express, nonostante tutto. Gli ultimi collegamenti creati dalle ferrovie miravano a collegare delle città escluse dalla rete TEE fino ad allora. Esse sarebbero state coinvolte nel progetto del treno ad alta velocità TGV, ma non prima di altri numerosi anni. Per questo motivo, le ferrovie francesi decisero di appoggiarsi sul marchio TEE, molto diffuso nella società, ancora per qualche anno.

Nel 1987, il Raggruppamento Trans Europ Express cessò ufficialmente di esistere, per poter far posto ad un'altra categoria: i treni Eurocity. Essi diventeranno i nuovi treni internazionali e ambivano a riproporre il successo dei treni Intercity nei viaggi internazionali.

Se il marchio TEE cessò ufficialmente nel 1987, diversi treni continuarono comunque ad esibire il famoso logo sulle proprie carrozze. In effetti, diverse amministrazioni ferroviarie, tra le quali le ferrovie francese, intendevano continuare ad espletare dei treni mediante il famoso marchio. Fu il caso del treno TEE "Jules Verne", l'ultimo creato nel 1981, che circolò sotto questa appellatione fino al 1989. Le ferrovie francesi si ritrovarono pressate tra le prossime aperture di nuove linee ferroviarie ad alta velocità e l'effettiva cancellazione del marchio TEE.

Il decennio Novanta fu quello in cui le ferrovie francesi aprirono più linee ad alta velocità. Delle linee verso l'Ovest, verso il Nord e verso il Sud sulla tratta Lione/Marsiglia, completando così "l'asse imperiale" francese che collegava le tre principali città.

Il marchio Trans Europe Express era così efficiente e prestigioso che le ferrovie francesi decisero di rilanciarlo nel 1993, unicamente sull'asse Parigi-Bruxelles. Questa, inaspettata, rinascita mirava, in verità, a tamponare la situazione d'attesa della nuova linea ad alta velocità del Nord della Francia, la quale avrebbe permesso connessioni verso Bruxelles/Amsterdam e Londra, nell'attesa dell'apertura della galleria sotto la Manica. I nuovi treni TEE non avevano più molto in comune con i propri predecessori. È probabile che le ferrovie francesi avessero "usurato", il marchio, sebbene quello fosse di proprietà dell'Unione Internazionale delle ferrovie. Non si sa, se essi avessero dato il consenso all'avvio di una tale operazione. Si trattò verosimilmente di un accordo tra le ferrovie francesi e quelle belghe nel concordare di rilanciare un marchio celebre su una relazione che aveva costituito il cuore battente delle relazioni TEE, durante tutta la seconda metà del ventesimo secolo. Data la soppressione del Raggruppamento Trans Europ Express nel 1987, le ferrovie francesi non avrebbero dovuto riprendere

l'appellativo "Trans Europ Express" ma usare quello di Eurocity. I francesi, tuttavia, decisero di rilanciare questo prestigioso marchio, senza tuttavia conferire ai nuovi treni alcun prestigio particolare. In effetti, i treni in questione erano dotati di carrozze di prima e seconda classe (a differenza dei treni TEE del 1957 al 1987) e non offrivano alcun servizio aggiuntivo rispetto ad altri treni sulla stessa tratta. Il marchio Eurocity non era mai piaciuto alle ferrovie francesi, le quali avevano sempre tentato di marginalizzarlo, usandolo solo quando ce n'era necessità assoluta, per esempio sull'EC "Vauban" tra Basilea e Bruxelles, uno dei successori del famoso TEE "Edeilwess", circolante sul territorio francese da Lussemburgo a Basilea. Le ferrovie francesi preferirono sempre i loro marchi TGV o Corail. Questo può spiegare perché le ferrovie francesi preferirono il marchio TEE, molto famoso per i clienti di questa relazione, piuttosto che una categorizzazione Eurocity. Per questo sarebbe del tutto ingenuo parlare di una "rinascita"; del resto gli specialisti del settore, pongono, a giusta ragione, una marcata differenza tra il "vero" periodo dei treni TEE dal 1957 al 1987 e quello dal 1993 al 1995, il quale durò solo due anni. Nel 1995, infatti, le ferrovie francesi inaugurarono in *pompa magna* la nuova linea e il nuovo marchio chiamato Thalys, specialmente creato per l'asse Parigi-Bruxelles-Amsterdam, asse al quale si sarebbero aggiunte alcune città tedesche quali Colonia, Essen e Dortmund.<sup>407</sup> Questo marchio vige sull'asse tra Parigi, il Belgio, l'Olanda e la parte Nord Occidentale della Germania.

I treni TEE furono un vero simbolo della loro epoca, il simbolo di un nuovo modo di viaggiare all'interno dello spazio della Comunità economica europea. La creazione di un Raggruppamento su scalo continentale per favorire gli spostamenti in treno da un paese a un altro non si sarebbe potuto verificare se, al contempo, non vi fosse stata la firma del Trattato di Roma del 1957 e l'istituzione della CEE. I treni TEE permisero a milioni di europei, per oltre 30 anni, di beneficiare dei migliori servizi ferroviari, con la possibilità di muoversi all'interno del nuovo spazio europeo. Il caratteristico treno con la livrea rosso-crema e il marchio Trans Europ Express hanno lasciato, senza dubbio, una traccia nell'immaginario collettivo di più generazioni di passeggeri.

I treni TEE non avrebbero mai potuto reggere il confronto con i treni ad alta velocità, che diventarono la norma negli spostamenti a partire degli anni Novanta, nella maggior parte dei paesi europei. I treni ad alta velocità rappresentarono una vera rivoluzione con la quale neanche il trasporto aereo si poteva permettere di competere. La decisione delle ferrovie francesi di non

---

<sup>407</sup> J.P.Malaspina, *Trains d'Europe, Tome 2*, Op.Cit, p. 48.

fare rientrare il loro gioiello tecnico, ovvero i TGV, nel marchio TEE contribuì probabilmente a segnare definitivamente il destino del prestigioso marchio. I treni TEE conservarono, tuttavia, un'immagine di prestigio e divennero emblematici di un certo "modo di viaggiare" nello spirito degli europei. Essi rappresentano un'altra epoca, cui si ripensa con nostalgia, pur trattandosi di treni di "lusso". Ma, la decisione presa nel 1964 di aprire alle tratte nazionali i treni TEE ebbe come effetto una certa "democratizzazione" di questi treni. In particolare, i treni TEE poterono, con questa decisione, collegare città come Bari, Reggio Calabria, Napoli, Bordeaux, Tolosa, altrimenti non raggiungibili, visto le distanze importanti che separano queste città dagli altri paesi. I treni TEE favorirono la mobilità all'interno dello spazio comunitario e nazionale, e in quest'ultimo accolsero un pubblico più eterogeneo, pur conservando la sola prima classe e il supplemento al prezzo del biglietto.

Nonostante il fatto che i treni TEE fossero indirizzati ad una clientela elitaria, essi ritagliarono un posto particolare nella storia delle ferrovie europee: si pensa principalmente a dei nomi di treni, celebri nell'immaginario collettivo, quali il "Vesuvio", il "Settebello", il "Rheingold", il "Mistral" o ancora "L'Etoile du Nord". La scelta di fornire dei nomi contribuì a renderli unici e facilmente memorizzabili. Ogni treno aveva le sue caratteristiche, le quali dipendevano dai paesi attraversati, dagli orari, dalla lunghezza del viaggio. I treni TEE beneficiarono delle tecnologie più avanzate dell'epoca, fino all'arrivo dei treni ad alta velocità. Gli archivi dimostrano la premura delle amministrazioni ferroviarie nei riguardi del marchio, anche se, col passare degli anni, alcune di esse adottarono con più "libertà" le regole, soprattutto in materia di TEE a percorso unicamente nazionali. Inoltre, il comfort dei treni era impareggiabile, come i servizi forniti a bordo.

In ragione della loro importanza storica, il direttore delle ferrovie tedesche ha proposto, nel 2020, di far rinascere i treni Trans Europ Express e ricrearne una rete chiamata TEE 2.0. Il 21 settembre 2020, il Ministro dei trasporti tedesco, l'Onorevole Andreas Scheuer, ha presentato alla stampa europea il nuovo progetto di treni Trans Europ Express. Questo progetto dovrebbe concretizzarsi entro il 2025. Propone la creazione di numerosi treni a lunga percorrenza circolanti sul territorio europeo, sfruttando le varie linee ad alta velocità presenti nei vari paesi europei. Nella presentazione alla stampa nel settembre 2020, gli ideatori del progetto hanno indicato alcune possibili linee quali Parigi-Berlino, Amsterdam-Barcelona o ancora Amsterdam-Roma.<sup>408</sup> Novità rispetto al suo predecessore, questo nuovo progetto TEE 2.0,

come è stato chiamato, inserirà anche dei treni notturni sulle relazioni più lunghe, per esempio su un potenziale percorso Parigi-Varsavia.<sup>409</sup>

Il nuovo progetto TEE 2.0 del 2020 è ricco di spunti di riflessione: primo fra tutti, fa riflettere su quanto il marchio TEE sia rimasto nell'immaginario collettivo, quanto esso sia transgenerazionale, e abbia segnato la storia ferroviaria. Seconda riflessione, quanto il progetto del 1957 di collegare le grandi città europee tra loro, fosse una necessità ancora oggi attuale e che neanche i treni ad alta velocità sono riusciti a soddisfare del tutto. Alcune relazioni sono ancora sprovviste di collegamenti ferroviarie come ne testimonia l'assenza odierna di treni diretti tra Milano e Monaco di Baviera. Terza riflessione, l'entusiasmo di cui è animato il viaggio in treno.

Tuttavia, se studiato più nel dettaglio, il progetto TEE 2.0, al di là del nome presenta sostanziali differenze rispetto al progetto originale, ideato dall'Ingegnere Dan Hollander. La prima differenza risiede nella clientela: essa sarà meno elitaria, più ampia e comprensiva. I treni saranno di prima e seconda classe, o anche di più, a favore dei nuovi spazi, come quelli in vigore sul segmento Frecciarossa italiano (Standard, Premium, Executive etc..). Seconda differenza, conseguenza della prima: come illustrato nel lavoro di tesi, il progetto TEE originale mirava a collegare i cosiddetti 'nodi'; nel nuovo progetto, tuttavia, non vi è l'intento di collegare città importanti fra loro, quanto di dar vita a lunghi percorsi in treno, in vari paesi, con la possibilità di viaggi diretti tra molteplici realtà geografiche del continente. Nel progetto originale si mirava a collegare città importanti ad altre città importanti: l'esempio più emblematico, in questo senso, era la tratta Parigi-Bruxelles-Amsterdam. Nel nuovo progetto si mira, a creare tratte molto più estese, laddove Dan Hollander desiderava, invece, che almeno una mezza giornata di tempo libero fosse lasciato ai viaggiatori nelle città di partenza o di arrivo. Un viaggio da Amsterdam a Roma, ad esempio, durerebbe una giornata intera, avrebbe l'obiettivo di collegare molteplici entità geografiche del continente europeo, e non più solamente due città (o bacini di popolazioni) di importanza economica. Una terza differenza di rilievo risiede nei servizi offerti ai viaggiatori, i quali erano di primaria importanza nel progetto originale. Appare del tutto evidente che non ci si potranno offrire servizi equivalenti a tutti i passeggeri dei nuovi treni TEE; come intuibile saranno i clienti delle prime classi a ricevere le maggiori attenzioni. Del

---

<sup>409</sup> M.Chlastacz, L'Allemagne propose le réseau Trans Europ Express 2.0 du XXI siècle, *Mobilités magazine*, 2/10/2020, Paris, visibile : <https://www.mobilitésmagazine.com/post/2020/10/02/allemande-propose-reseau-trans-europ-express-20>

resto, i clienti dei treni sono ormai abituati a recarsi nelle carrozze ristoranti (o bistrot o bar, a seconda dei paesi).

La nuova rete TEE 2.0 non ha gli stessi obiettivi dei treni TEE originali. I primi treni Trans Europ Express si rivolgevano ad una clientela specifica che, beneficiando delle nuove opportunità offerte dalla costruzione europea, aveva bisogno di recarsi in altri paesi dell'Europa occidentale per soddisfare bisogni e affari. Il treno rappresentava il mezzo di trasporto più veloce e confortevole, sulla maggiore parte delle relazioni, e ciò nell'attesa che venissero aperte autostrade, per chi avesse voluto scegliere il viaggio in automobile o rotte aeree. I treni TEE originali seppero trovare una propria clientela, la quale divenne abituale del marchio. Essa era abituata a *standard* di primo livello. Il nuovo progetto TEE 2.0 cerca un altro tipo di clientela. Mentre il trasporto aereo nell'Europa del ventesimo secolo si democratizzava, grazie soprattutto alle compagnie a basso costo, e consentiva di raggiungere velocemente ed efficacemente ogni regione d'Europa. Per questo motivo, tante relazioni ferroviarie sulle lunghe distanze venivano progressivamente cancellate all'alba del nuovo secolo, non riuscendo più a sostenersi economicamente a fronte della competizione con le nuove rotte aeree, a basso costo. Le uniche linee ferroviarie che sono sopravvissute sono di due tipi: le nuove linee ad alta velocità, percorse dai nuovi treni ad alta velocità, con tratte al di sotto delle tre ore (massimo quattro), considerata come la soglia temporale per poter competere con il trasporto aereo, e le linee regionali e urbane, laddove le distanze sono troppe corte perché per gli aerei sia vantaggioso o possibile volare.<sup>410</sup>

Il nuovo progetto Trans Europ Express mira soprattutto a far rinascere il treno come mezzo di trasporto capace di collegare delle città e paesi sulle lunghe distanze, su linee dove il trasporto aereo ha il monopolio sugli spostamenti: si pensi alla Amsterdam-Barcellona, Amsterdam-Roma o la Parigi-Berlino. Il nuovo progetto ha anche e soprattutto un carattere ecologico: essendo il treno, fra tutti i mezzi di trasporto, quello meno inquinante. Ciò è dovuto all'alimentazione elettrica delle reti, delle quale è provvista la gran parte delle linee europee, almeno fra quelle più importanti. L'alimentazione elettrica della rete ferroviaria è stata una delle più importanti innovazioni nella storia delle ferrovie e nella storia dei trasporti, poiché consente alle persone di spostarsi senza bisogno di combustibili fossili. Essa venne concepita, originariamente, per favorire un incremento di velocità, ma la sua natura per così dire "ecologica" si palesò dopo il 1973. I treni Trans Europ Express furono tra i primi a sfruttare

---

<sup>410</sup> Allegato 42

massicciamente le potenzialità delle reti elettriche nei vari paesi europei. Le innovazioni tecnologiche permisero di superare il limite imposto dalla diversità di correnti in uso in Europa, a partire dall'elettrotreno svizzero all'alba degli anni Sessanta *en passant* alla locomotiva francese CC40100, la prima policorrente. Ad oggi, i treni policorrente sono la norma e consentono di usufruire dell'alimentazione elettrica in tutti paesi europei, mediante un cambiamento di alimentazione nelle stazioni di confine. Il nuovo progetto Trans Europ Express 2.0 ha comunque lo scopo prevalente di riportare sui binari viaggiatori abituati a viaggiare in aereo. Per raggiungere questo obiettivo, viene messo in rilievo il fatto che il treno è il mezzo di trasporto meno inquinante, elemento molto importante tenendo conto della crisi ecologica che il mondo sta affrontando. Inoltre, si promuove un diverso tipo di viaggio, fatto di riscoperta di luoghi, territori e di viaggi eseguiti ad un'altra velocità rispetto agli aerei; per questo il marchio Trans Europ Express reca, insieme con il suo nome, una certa nostalgia del mitico viaggio europeo. Si noti, sotto questo aspetto, che le ferrovie austriache desideravano rilanciare una nuova rete di treni notturni in Europa, e questo a contro corrente rispetto ciò che si faceva da decenni sul continente europeo; essendo la rete di treni notturni ormai residua rispetto a quella esistente negli anni Settanta e Ottanta. Le ferrovie austriache mettono in rilievo il fatto che i treni notturni permettono di collegare delle destinazioni distanti, il tutto nel rispetto dell'ambiente. Essi hanno inventato un nuovo marchio Nightjet, e intendono captare una clientela diversa rispetto a quella che prima sceglieva i treni notturni essenzialmente per motivi economici, proponendo dei treni dotati di ogni comfort.<sup>411</sup> Questa iniziativa è ormai inserita nel piano TEE 2.0, che prevede anche una rete di collegamenti notturni. Quest'ultima sarà chiamata, non a caso, TEN 2.0.

Il fatto che il treno venga percepito come un mezzo di trasporto rispettoso dell'ambiente, è una caratteristica di primo rilievo che consente al trasporto ferroviario di guardare al futuro con una certa serenità; a testimonianza di ciò, vi è il massiccio investimento di fondi pubblici nelle ferrovie: sia per costruire nuove linee ferroviarie, che per riammodernare quelle già esistenti, e acquisire nuovo materiale. Questa politica è in netta contrapposizione a quella vigente negli anni Sessanta e Settanta, dove la maggiore parte dei fondi pubblici era destinata al trasporto su gomma.

---

<sup>411</sup> P.Damour, Comment l'Autriche a relancé les trains de nuit ?, Challenges, 9/01/2021, Paris consultabile : [https://www.challenges.fr/entreprise/transports/l-autriche-reveille-les-trains-de-nuit\\_744738](https://www.challenges.fr/entreprise/transports/l-autriche-reveille-les-trains-de-nuit_744738)

In conclusione i treni Trans Europ Express sono treni che hanno segnato il campo della mobilità nella seconda metà del ventesimo secolo. Hanno rappresentato un salto in avanti nei viaggi attraverso il Vecchio continente, favorendo, parimenti, la costruzione europea. Hanno funto da ponte per gli europei, affinché si potesse viaggiare con più serenità nei territori afferenti alla CEE ed ebbero quindi un ruolo non trascurabile nella società europea che si venne a creare nella seconda parte del ventesimo secolo. I treni TEE accompagnarono, al modo loro, il progresso culturale, economico, sociologico degli anni Sessanta, Settanta e Ottanta, insieme ad altri mezzi di trasporto quali l'aereo e l'automobile. La storia recente ci dimostra che il marchio Trans Europ Express è un potente vettore di comunicazione, al punto che per ben due volte il nome del marchio è stato ripreso dopo lo scioglimento ufficiale de Raggruppamento TEE del 1987. La volontà, da parte dei tedeschi di far rinascere il marchio nel 2025, usando lo stesso nome e lo stesso acronimo, suggerisce quanto l'idea di Dan Hollander fosse brillante e avanguardista. Il progetto è stato accolto molto positivamente da tutti gli altri paesi europei. Le amministrazioni ferroviarie dei grandi paesi europei si sono mostrati favorevoli a questa iniziativa, segno, se ce n'era bisogno, delle necessità del treno per collegare le città europee tra di loro. Il marchio TEE riecheggia il meglio del viaggio europeo, fatto di velocità, servizi e comfort di alto livello. I treni TEE avranno dunque in futuro un nuovo ruolo da giocare per consentire agli europei di spostarsi con più facilità attraverso il continente europeo, il tutto nel rispetto dell'ambiente.

Da questo punto di vista, i treni Trans Europ Express sono un *trait d'union* tra i popoli europei: hanno favorito la reciproca conoscenza tra paesi e gli incontri tra cittadini europei, contribuendo a costruire uno spirito comune e a sviluppare la storia e la cultura europea.

# Bibliografia

## A) Fonti archivistiche

### Archivio dell'Unione Internazionale delle ferrovie, Parigi, Francia.

- Busta 1691, TEE/1, Groupement Trans Europ Express, Comité directeur TEE.
- Busta 3317, TEE/2, Groupement Trans Europ Express, "Commission mixte TEE".
- Busta 3320, TEE/3, Groupement Trans Europ Express, Divers.
- Busta 2209, TEEM
- Busta 1680, TEN/1, Trans Euro Night.
- Busta 1681, TEN/2, Trans Euro Nuit.
- Busta 1682, TEN/1/I, Assemblée générale et comité de gestion.
- Busta 1695, TEN/0, Trans Euro Nuit.
- Busta 1689, TEN/1/J, Trans Euro Nuit,
- Busta 3191, TEN/1 D, Assemblée générale et comité de gestion.
- Busta 3192, TEN/1 F, Assemblée générale et comité de gestion.
- Busta 3193, TEN/1 G, Assemblée générale et comité de gestion.
- Busta 3194, TEN/1 C, Assemblée générale et comité de gestion.
- Busta 3195, TEN/1 A, Assemblée générale et comité de gestion.
- Busta 4071, 1/P/1, Trafic de nuit.
- Busta 2348, 3/H/1, Aspects économiques du trafic de nuit.
- Busta 2563, 1/A/12, Liason de nuit.
- Busta 2591, GR EUROLOCITY C, Produit management Eurocity.
- Busta 3607, GR EUROLOCITY A, Produit management Eurocity.
- Busta 3608, GR EUROLOCITY B, Produit management Eurocity.
- Busta 5198, 2001, Commission "recherche et perspectives, groupe de travail, 3ème réunion à Londres.



- Busta 2562, 1/A/11, Liasons rapides intervalles,
- Busta 2621, PRO/2-3, Commission de recherche et perspectives, Liasons rapides intervalles.

**Archivio diplomatico del Ministero degli Affari Esteri Francese, Parigi (La Courneuve), Francia.**

- Busta 469 INVA/148, Dossier EUROFIRMA.
- Busta 469 INVA/149, Convention Internationale concernant le transport de marchandises par chemin de fer.
- Busta 469 INVA/151, Comité interministériel pour les questions de la coopération économiques européennes.
- Busta 467 INVA/1121, Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, année 1979.
- Busta 467 INVA/1122, Conférence OCTI, 30 avril 1980, Berne (Svizzera).
- Busta 467 INVA/1123, Direction des affaires économiques et financières, Affaires générales.

**Archivio di Stato della Repubblica francese, Parigi, Francia.**

- Busta 19780531/610/64
- Busta 19980585/3
- Busta 19810313/135

**Archivio diplomatico del Ministero degli Affari Esteri italiano, Roma, Italia.**

- Archivio del Gabinetto del Ministro (1953/1961), Busta numero 7.
- Archivio del Gabinetto del Ministro (1961/1963), Buste numero 17 e 18.
- Archivio del Gabinetto del Ministro (1961/1963), Busta numero 51.

## **Archivio dell'Unione europea, Firenze/Fiesole, Italia.**

- Busta BAC 1/1962, Conferenza "Progresso tecnico e mercato comune".
- Busta BAC 335/1980, anni 1959/1963.
- Busta BAC 14/1967, anno 1964.
- Busta PEO 42.
- Busta PEO 3036.
- Busta PEO 3322.
- Busta PEO 5254.
- Busta PEO 10843.
- Busta PEO 22216, Rapport au nom de la Commission des transports du Parlement européen, Onorevole Luigi Noé, 21/12/1972.
- Busta 21393.
- Busta PEO 16535.
- Busta PEO 6937.
- Busta PEO 6327.
- Busta PEO 6328.
- Busta PEO 6104.
- Busta PEO 17275, Document de séance du Parlement européen, 15/12/1980.
- Busta PEO 2632.
- Busta PEO 20031.
- Busta PE1 17271.
- Busta PE1 18242.
- Busta PE1 18990.
- Busta PE1 3097, Document de séance du Parlement européen, 18/12/1980.
- Busta PE1 01515.
- Busta PE1 18275, Résolution sur l'avenir du réseau ferroviaire de la CEE, Résolution, Parlement européen, 9/03/1982.
- Busta PE1 17518, Rapport sur la Commission des transports, Onorevole Volkmar Gabert, Document de séances du Parlement européen, 15/12/1982.
- Busta PE1 5001/5008, Document de séance du Parlement européen, 24/01/1984.
- Busta PEO 11204.
- Busta PEO AP 1958.

- Busta PEO 587, Document de séance du Parlement européen, 17/03/1965.
- Busta PEO 5527, Document de séance du Parlement européen, 8/07/1976.
- Busta PEO 16030.
- Busta PEO 1292.
- Busta PEO 14334, Question écrite du député Giraud, Parlement européen, 21/11/1975.
- Busta PEO 7215.
- Busta PEO 5705, Document de séance du Parlement européen, 3/02/1978.
- Busta PEO 5254.
- Busta PEO 10958.
- Busta PEO 10262.
- Busta PEO 10621.
- Busta PEO 12090.
- Busta BAC 3/1974, Rapport sur le développement de la politique commune des transports, Onorevole Monsieur Luigi Noé, 30/05/1973.
- Busta CPPE2025.
- Busta RTG87.
- Busta PE1 6432.
- Busta BE2/0041/86.
- Busta BE2 35623581.
- Busta CM2 2/1972, Lettre de l'Union International des chemins de fer, 8/10/1971.

**Archivio storico della Commissione europea, Bruxelles, Belgio.**

- Busta INV 1/2018, numero 1065.

**Archivio della Fondazione Jean Monnet, Losana, Svizzera.**

Fondo Pierre Du Bois

- Busta PDB 2/4/41, Anno 1985.
- Busta PDB 3/6/74.
- Busta PDB 4/1/8.

- Busta PDB 2/15/7, Rapport sur la situation des chemins de fer fédéraux, 1959.

Fondo Michel Gaudet

- Busta AMFG, 1/3/14, Nota della Direzione generale dei trasporti.
- Busta AMFG, 1/3/347.
- Busta AFF 3/8/127.
- Busta AFF 3/8/14.
- Busta AML 348/433.

Fondo Jacques Delors

- Busta JD-51, Nouveau service de restauration de la ligne Paris-Bruxelles, 16/09/1986.

**Archivio delle ferrovie francesi, SNCF, Le Mans, Francia.**

- Busta 649LM53.
- Busta 649LM40.
- Busta 010LM0026.
- Busta 0010LM0027.
- Busta 0010LM0032.
- Busta 0010LM0032.
- Busta 020LM0896.
- Busta 0386LM0037.
- Busta 649LM36.
- Busta 0252LM48.
- Busta 0252LM49.
- Busta 0010LM112.
- Busta 252LM35

**Archivio delle ferrovie italiane, Fondazione Ferrovie dello Stato, Roma, Italia.**

- Busta TV 09.23/95/1, Servizio materiale e trazione, Ufficio centrale: 9, Album: R 115/974: "Carrozze e veicoli di servizio", Edizione 1/10/1974, aggiornato 31/12/1978.

**Archivio delle ferrovie svizzere, SBB/CFF/FFS, Brugg, Svizzera.**

- Busta 1998/246, SBB 01.
- Busta E8300, 533/BK, 1999/30.
- Busta GD BAN SBB 59.335502.
- Busta 2004/015-041-02.
- Busta 2004/015-042.
- Busta 2004/015-043.
- Busta 2004/015-044.
- Busta 2004/015-045.
- Busta 2004/015-155.
- Busta 2004/015-238-06, Convegno “Le Alpi e l’Europa”, Milano, 4/9 ottobre 1973.

**Archivio delle ferrovie belghe (SNCB), Bruxelles, Belgio.**

- Busta 3491748
- Busta 3506944
- Busta 3773797
- Busta J 705541
- Busta K 9173
- Busta K 21824
- Busta K 18810
- Busta K 568052
- Busta K 569627
- Busta K 569633
- Busta K 708593
- Busta K 708554
- Busta K 708550
- Busta K 708431
- Busta K 707701
- Busta K 707663

**Archivio départementale du Rhône, Lione, Francia.**

- Busta 4434W1475.
- Busta 1ETP877.

**Archivio del Canton Ticino, Bellinzona, Svizzera.**

Consultazione degli archivi dei quotidiani del Cantone

**Archivio municipale di Orange, Orange, Francia.**

Consultazione degli archivi dei quotidiani regionali.

**B) Monografie**

- Angelini Ivo, *Treni e ferrovie, ieri, oggi e domani*, Salani, Milano, 1975.
- Bitsch Marie-Thérèse, *Histoire de la construction européenne*, Edition complexe, Paris, 1998.
- Bosoni Giampero, Nulli Andrea, *Il piacere dei viaggi*, Mondadori, Milano, 1998.
- Buonopane Alessandro, Leonardi Gianni, *Elettrotreni ETR 300 "Settebello"*, Elledi, Torino, 1982.
- Caron François, *Histoire des chemins de fer en France 1740-1883, Tome1*, Fayard, Paris, 1997.
- Caron François, *Histoire des chemins de fer en France 1883-1937, Tome 2*, Fayard, Paris, 2005.

- Caron François, *Histoire des chemins de fer en France 1937-1997, Tome 3*, Fayard, Paris, 2017.
- Conte Arthur, *L'épopée des chemins de fer français*, Plon, Paris, 1996.
- Caron François, *Histoire économique de la France: XIXe et XXe siècle*, Colin, Paris, 1999.
- Caron François, *Les deux révolutions industrielles du XX siècle*, Albin Michel, Paris, 1997.
- Ceserani Remo, *Treni di Carta, L'immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna*, Bollati Boringhieri, Torino, 2010.
- Coudert Gérard, *La Compagnie des Wagons Lits: Histoire des véhicules ferroviaires de luxe, La Vie du Rail*, Paris, 2009.
- De Fontgalland Bernard, *Le système ferroviaire dans le monde*, Celse, Paris, 1980.
- Dony Marianne, *Droit de l'Union européenne*, Editions de l'Université de Bruxelles, Bruxelles, 2015.
- Dubois Collet Sophie, *L'histoire prend le train*, Les éditions de l'opportun, Paris, 2019.
- *Ferrovie dello Stato, 1839-1999, Un viaggio lungo 160 anni di storia*, Ferrovie dello Stato italiane, Roma, 1999.
- Fontaine André, *La guerre froide 1917-1991*, Editions de la Martinière, Paris, 2004.
- Get François, Lajeunesse Dominique, *Encyclopédie des chemins de fer*, Edition de la Courtille, Paris, 1980.
- Golzio Clementina, *Storia della ferrovia*, Loescher Editore, Torino, 1966.
- Giuntini Andrea, *I giganti della montagna, Storia della ferrovia Direttissima Bologna-Firenze (1845/1934)*, Olshki, Firenze, 1984.
- Giuntini Andrea (a cura di), *Les réseaux européens transnationaux, XIX/XXe siècles: quels enjeux ?*, Ouest Editions, Nantes, 1995.
- Giuntini Andrea, *Il paese che si muove. Le ferrovie in Italia tra 800 e 900*, Franco Angeli, Milano, 2001.
- Giuntini Andrea, Fiuman Carlo (a cura di), *Storia economica globale del mondo contemporaneo*, Carocci, Roma, 2019.
- Giuntini Andrea, Pavese Claudio, *Reti, Mobilità, Trasporti, il sistema italiano tra prospettiva storica e innovazione*, Franco Angeli Edizioni, Milano, 2004.
- Giuntini Andrea, Maggi Stefano (a cura di), *La Grande Guerra e le ferrovie in Italia*, Il Mulino, Bologna, 2018.

- Kershaw Ian, *L'Europe en Enfer 1914-1949*, Points, Paris, 2018.
- Kershaw Ian, *L'âge global- L'Europe de 1950 à nos jours*, Points, Paris, 2021.
- Maggi Stefano, *Storia dei trasporti in Italia*, Il Mulino, Bologna, 2006.
- Maggi Stefano, *Le ferrovie*, Il Mulino, Bologna, 2017.
- Maggi Stefano, *Lavoro e identità, I cento anni del sindacato ferroviario*, Ediesse Edizioni, Roma, 2007.
- Maggi Stefano, *Politica ed economia dei trasporti (secoli XIX-XX)*, Il Mulino, Bologna, 2001.
- Maggi Stefano, *Mobilità sostenibile, Muoversi nel XXI secolo*, Il Mulino, Bologna, 2020.
- Magnette Paul, *Le régime politique de l'Union européenne*, Sciences Po Les Presses, Paris, 2009.
- Malaspina Jean Pierre, *Trains d'Europe, Tome 1, Des TEE aux TGV*, La Vie du Rail, Paris, 2006.
- Malaspina Jean Pierre, *Trains d'Europe, Tome 2, Intercity, Eurocity, Eu Regio, Euronight, City Night Line, Auto trains*, La Vie du Rail, Paris, 2006.
- Malaspina Jean Pierre, *60 ans de composition de trains de nuit français (1950-2010)*, LR Presse, Paris, 2010.
- Malaspina Jean Pierre, Mertens Maurice, *La légende des Trans Europ Express*, LR Presse, Paris, 2007.
- Merger Michèle, *Un siècle d'histoire industrielle en Italie, 1880-1970*, Editions Sedes, Paris, 1998.
- Merger Michèle, Giuntini Andrea, Carreras Albert, *Les réseaux européens transnationaux du XIX et XX siècles, quels enjeux ?*, Ouest Editions, Rennes, 1995.
- Mertens Maurice, *Les Trans Europ Express*, LR Presse, Paris, 2007.
- Mormorio Diego, *In treno verso l'Europa*, Peliti Associati, Roma, 1993.
- Nascimbene Angelo, *Aln 448/460 Le automotrici Trans Europ Express*, Loco Division, Torino, 1989.
- Nascimbene Angelo, Garzaro Stefano, *Elettrotreno E400 "Pendolino"*, Elledi, Torino, 1982.
- Nicolas Thierry, Moreau Gilbert, *Trains de France, Années 50*, Nicolas Editions, Paris, 2013.
- Lang Raymond, *Trains ou automobile: le choix de l'utilisateur*, Economica, Paris, 1980.



- Limming Clive, *Les secrets des trains*, Vuibert, Paris, 2012.
- Limming Clive, *La Grande histoire des cheminots*, Glénat, Paris, 2019.
- Limming Clive, *Le chemin de fer à travers la carte postale ancienne*, HC Editions, Paris, 2015.
- Limming Clive, *Les grands trains*, Larousse, Paris, 1991.
- Limming Clive, *L'Orient Express*, E/P/A Editions, Paris, 2017.
- Lowe Keith, *L'Europe barbare 1945-1950*, Perrin, Paris, 2013.
- Lynet Jean, *La traction électrique en France (1900-2005)*, Editions La Vie du Rail, Paris, 2005.
- Paolini Federico, *Un paese a quattro ruote*, Marsilio Editori, Venezia, 2005.
- Paolini Federico, *Il Sindacato in Ferrovia, Dal fascismo alle federazioni dei trasporti (1922-1980)*, Marsilio Editori, Venezia, 2000.
- Pautasso Sergio, *Locomotive elettrice E444*, Elledi, Torino, 1982.
- Polidori Giancarlo, *Un'indagine sulle ferrovie in Europa 1954/1980*, Pubblicazione dell'Università di Urbino, Urbino, 1984.
- Principe Erauisto, *Nozioni sui veicoli FS per viaggiatori*, Edizione Veneta, Vicenza, 2002.
- Ribeill Georges, *La révolution ferroviare: la formation des compagnies de chemin de fer en France*, Belin, Paris, 1993.
- Ribeill Georges, *Les trains de nuit*, La Vie du Rail, Paris, 2021.
- Ribeill Georges, *Les cheminots*, La Découverte, Paris, 1983.
- Rossi Walter, *Des trains pour l'Europe: TEE et autres trains européens*, Verlag, Paris, 1968.
- Schwok René, *Théories de l'intégration européenne*, Montchrestien, Paris, 2005.
- Simeone Carlo, *Le ferrovie in viaggio verso l'Europa. La liberalizzazione delle ferrovie*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna, 2005.
- Spaggiari Pierluigi, *Storia economica e politica dei trasporti*, STEP Grafiche, Parma, 1995.
- Tilmant Louis Philippe, *Recherche et analyse des besoins en matière de restauration des utilisateurs du TEE Bruxelles-Paris*, SNCB éditions, Mons, 1978.
- Tricoire Jean, Souillé Claude, *Le grand livre du TGV*, La Vie du Rail, Paris, 2003.
- Vanderhaegen Jean Luc, *Les chemins de fer belges en couleurs (1980-1988)*, Schuyt du Co, Bruxelles, 1988.

- Vanderhaegen Jean Luc, *SNCB 75 ans (1926-2001)*, Editions PTF, Bruxelles, 2001.
- Verlag Rotten, Haini Daniel, *Trans Europ Express, L'Art de l'affiche*, LR Presse, Auray, 2017.
- Vecchiet Romano, *Il fascino del treno*, Ediciclo Editore, Milano, 2016.
- Vecchiet Romano, *Binari d'Europa. Viaggi in treno fra biblioteca e stazioni*, Campanotto Editore, Udine, 2014.

### C) Articoli e Saggi

- Aron Alexandre, L'Allemagne et les transports européens. In: *Politique étrangère*, numero 5, 1947.
- Baticle Yves, L'organisation ferroviaire de l'axe rhodanien, In: *Revue de géographie de Lyon*, volume 56, numéro 2, 1981.
- Bardonnnet Daniel, Frontières terrestres et frontières maritimes, In: *Annuaire français de droit international*, volume 35, 1989.33.
- Barni Enrico, Profili di storia ferroviaria italiana, In: *Amm Ferroviaria*, 1990.
- Barré Alain, Frontières naturelles, frontières artificielles et circulation en Europe, In: *Hommes et Terres du Nord*, 1994.
- Beniamino Olivier, Nice: carrefour aérien international, In: *Revue de géographie alpine*, tome 46, numéro 2, 1958.
- Billet Jean, La Suisse, espace charnière des communications européennes. Problèmes et perspectives, In: *Bulletin de l'Association des géographes français*, 68ème année, 1991.
- Caron François, La politique de la vitesse à la SNCF dans les années 1960, *Revue d'Histoire des chemins de fer*, numéro 46/47, Paris, 2012.
- Cartou Louis, La structure juridique du transport aérien en Europe à la veille du marché commun. In: *Annuaire français de droit international*, volume 3, 1957.
- Caralp Marie-France, Le réseau aérien européen: aéroports et flux de trafic, In: *Revue Géographique de l'Est*, Tome 29, numéro 34, 1989.
- Caralp Raymond, L'organisation des transports dans le cadre de l'Europe des Six d'André Fischer, in: *Annales de Géographie*, tome 80, numéro 437, 1971.

- Caralp Raymonde, Remarques sur le rôle et l'évolution des gares dans le réseau français, In: *Bulletin de l'Association de géographes français*, numéro 224-225, 29ème année, 1952.
- Chartier Marcel, Résultats du trafic aérien Paris-Londres, In: *Annuaire de Géographie*, tome 64, numéro 346, 1955.
- Cohen Jim, La vitesse de trains aux USA (1889-1980), *Revue d'Histoire des chemins de fer*, numéro 46/47, Paris, 2012.
- Dalmaso Etienne, Problèmes de transport dans la région milanaise, In: *Méditerranée*, année 4, numéro 1, 1963.
- Daumas Max, L'évolution des chemins de fer espagnols et de leur rôle dans les transports nationaux, In: *Annales de Géographie*, tome 92, numéro 509, 1983.
- Géographie économique et ferroviaire des pays du marché commun et de la Suisse, In: *Revue SNCF*, Tome 2, 1970.
- Giuntini Andrea, Le ferrovie nella storiografia italiana, In: *Italia Contemporanea*, volume 179, 1990.
- Giuntini Andrea, Michèle Merger, La très grande vitesse ferroviaire en Italie entre innovations et tergiversations, *Revue d'Histoire des chemins de fer*, 2012.
- Giuntini Andrea, Il boom delle ferrovie, In: *Storia dell'economia mondiale: tra espansione e recessione*, 1999.
- Giuntini Andrea, Per una storia delle ferrovie italiane, Spunti di ricerca e note bibliografiche, In: *Provinciaoggi*, volume 1, 1996.
- Hutter Roger, Reflexions sur l'organisation des transports européens, In: *Politique étrangère*, numéro 5, 20ème année, 1955.
- Lebeau René, Le trafic voyageurs des grandes voies ferrées transalpines, In: *Revue de géographie de Lyon*, volume 34, numero 2, 1959.
- Leboutte René, Les frontières de l'Europe, In: *Revue économique*, volume 51, numéro 2, 2000.
- Maggi Stefano, Les autobiographies de cheminots italiens, In: *Revue d'Histoire des chemins de fer*, volume 44, 2011.
- Maggi Stefano, Les cheminots en Italie: images et culture, In: *Revue d'Histoire des chemins de fer*, volume 36/37, 2007.
- Margail Fabienne, Le Passante ferroviario de Milan, In: *Flux*, numéro 33, 1998.

- Merenne Emile, Le Benelux dans l'espace rhénan. L'exemple des transports, In: *Revue Géographique de l'Est*, tome 23, numéro 2, 1983.
- Merger Michèle, Les réseaux européens transnationaux XIXe et XXe siècle (resoconto di Martin Jean Clément), In: *Genèses Sciences sociales et histoire*, volume 21, 1995.
- Merger Michèle, Les transports terrestres en France (XIXe e XXe siècle), In: *Histoire, économie et société*, 1990.
- Merger Michèle, La très grande vitesse ferroviare en Italie, entre innovations et tergiversifications, *Revue d'Histoire des chemins de fer*, numéro 46/47, Paris, 2012.
- Mertens Rainer, Un siècle de trains à grande vitesse en Allemagne (1903-2011), *Revue d'Histoire des chemins de fer*, numéro 46/47, Paris, 2012.
- Neiertz Nicolas, Les réseaux européens transnationaux, XIXe-XXe siècles, quels enjeux ? (a cura di Michèle Merger, Albert Carrerras, Andrea Giuntini), In: *Flux*, numéro 26, 1996.
- Quinet Emile, Géographie et transports: la perspective européenne, In: *Annales de Géographie*, tome 100, numero 557, 1991.
- Postel Claude, Quelques aspects de la croissance du transport aérien, 1950-1960. In: *Revue économique*, volume 12, numéro 5, 1961.
- Ribeill Georges, Vers une Europe ferroviaire sans frontières techniques. Histoire de l'interopérabilité des chemins de fer européens ou les heurs et malheurs d'une enjeu majeur, In: *Chemin de fer*, Numéro 508, treize partie, 2008.
- Schliephake Konrad, Restructuration du réseau ferroviaire en Allemagne unifiée, In: *Revue Géographique de l'Est*, tome 32, numéro 4, 1992.
- Spill Christiane, Le transport aérien et la région. In: *Annales de Géographie*, tome 82, numéro 451, 1973.
- Thorez Pierre, Kunth Antoine, Frontières et transports, frontières de transport, continuité, mutation et transitions entre l'Ouest et l'Est de l'Europe, In: *Revue d'études comparatives Est-Ouest*, volume 36, numéro 3, 2005.
- Vignes Daniel Henri, L'égalité du traitement des usagers dans les transports internationaux, In: *Annuaire français de droit international*, volume 4, 1958.
- Wolkowitsch Maurice, Les transports interurbains de voyageurs en Europe et en Amérique du Nord. In: *Annales de Géographie*, Tome 85, numéro 471, 1976.
- Wolkowitsch Maurice, Le rôle des chemins de fer dans la mutation des axes de transport dans l'Europe rhénane et centrale, In: *Revue Géographique de l'Est*, tome 23, numéro 2, 1983.

- Zembri Pierre, Le train, l'Europe et le service public (resoconto di Jacques Fournier), In: *Flux*, numéro 13-14, 1993.
- Zembri Pierre, La contribution de la grande vitesse ferroviaire à l'interrégionalité en France, In: *Bulletin de l'Association de Géographes français*, 85ème année, 2008.

## **D) Quotidiani e Periodici**

### **Quotidiani italiani**

#### Diffusione Nazionale

- Il Corriere della Sera, Milano, 1955-1990.
- La Stampa, Torino, 1955-1990.
- Il Tempo, Roma, 1955-1958.
- Il Sole 24 ore, Milano, 1985.

#### Diffusione regionale

- Il Secolo XIX, Genova, 1957-1959.
- La Gazzetta del Mezzogiorno, Bari, 1974-1975.

### **Quotidiani francesi**

#### Diffusione nazionale

- Le Monde, Parigi, 1955-1996.
- Le Figaro, Parigi, 1955-1980.

#### Diffusione regionale

- Le Progrès, Lione, 1955-1958.
- L'écho La liberté, Lione, 1956.

- Le Méridional, Marsiglia, 1957-1958.
- Le Provençal, Marsiglia, 1957-1958.
- Le Dauphiné Libéré, Grenoble, 1957-1969.

## **Quotidiani svizzeri**

Diffusione nazionale a prevalenza cantonale

- La Tribune de Genève, Ginevra, 1957-1961.
- Corriere del Ticino, Lugano, 1957-1961.
- La Gazzetta ticinese, Lugano, 1961.

## **Periodici**

### **Periodici francesi**

- Bulletin de l'Union International des chemins de fer, 1958-1969.
- Ferrovissime, Paris, 2008-2018.
- La Vie du Rail, Paris, 1955-1997.
- La Revue Générale des chemins de fer, Paris, 1955-1957.
- Le Train, Betschdorf, 2021.
- Revue de l'Association française des amis des chemins de fer, Paris, 1957-1980.
- Rail Passion, Paris, 1999-2006.

### **Periodici italiani**

- Noi della Rotaia, Roma, 1955-1958.

- Voce della Rotaia, Roma, 1958-1990.

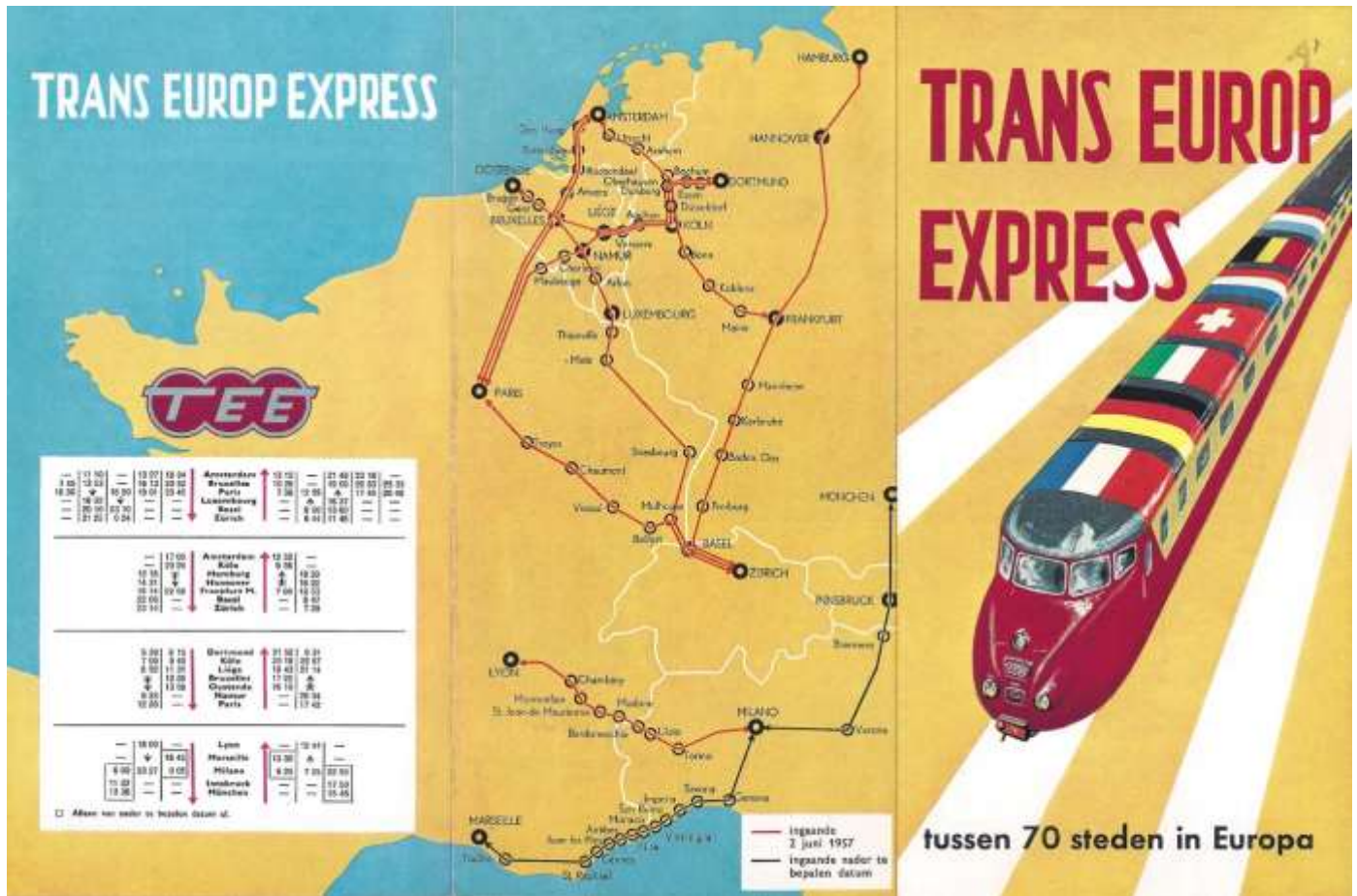
### **E) Cartelle orarie dei treni internazionali**

- Thomas Cook, European Timetable, Chris Woodcock Editor, London (Regno Unito).

### **D) Siti internet consultati**

- Challenges.fr
- Mobilités magazines.com
- Swissinfo.com
- US department of transport, Federal Highway Administration.

## Allegati



**Allegato 1:** Volantino di presentazione del marchio Trans Europ Express, in lingua tedesca. Stampato per l'inaugurazione del servizio nel mese di giugno 1957. Sul lato destro, si vede un'immagine del treno, con le bandiere dei paesi coinvolti nel progetto. Sul lato sinistro, si vede la mappa delle relazioni TEE nel 1957.

Fonte: Archivi delle ferrovie belghe (SNCB), Bruxelles





**Allegato 2:** Fotografia del TEE “Arbalet” da Parigi a Zurigo, mentre stava entrando nella stazione di Verneuil l’Etang (Francia) nel 1967. Il materiale utilizzato per questa relazione fu un RGP di costruzione francese.

Fonte: Jean François Picard, Photostrains, 1967.



**Allegato 3:** Fotografia del TEE “Moncenisio” Milano-Lione, mentre stava effettuando una sosta nella stazione di Bardonecchia, prima di varcare il confine con la Francia. Sulla foto, si può vedere un materiale di tipo Aln 442/448 delle Ferrovie italiane (FS).

Fonte: Archivio fotografico della Fondazione Ferrovie dello Stato (FS).  
Unità archivistica: DIA, Commerciale e traffico C/T 32.

Foto ripresa da Anastasio Grillini, nell’inverno 1970.



**Allegato 4:** Fotografia del TEE “Mediolanum” Milano-Monaco di Baviera, mentre stava effettuando una sosta nella stazione di Bolzano (Trentino Alto Adige), a pochi chilometri dal confine con l’Austria. Il materiale che si vede sulla fotografia, è un ALN 442/448 delle Ferrovie dello Stato italiane.

Fonte: Archivio fotografico della Fondazione FS.  
Unita archivistica: DIA, Commerciale e traffico C/T 32.

Foto ripresa da Gino Coppa, inverno 1968.



**Allegato 5:** Fotografia del TEE “Gottardo”, in partenza dalla stazione di Lugano, nell’aprile 1962.

Si può notare un membro del personale presso la porta d’ingresso del treno.

Fonte: Archivio delle ferrovie svizzere (SBB), Windish, aprile 1962.



**Allegato 6:** Fotografia del TEE “Ticino” in arrivo a Milano Centrale da Zurigo e in attesa di ripartire alla volta di Parigi con il TEE “Cisalpino”. Il treno fu espletato con il materiale RAE TEE II, policorrente, delle FFS.

Fonte: Archivio fotografico della Fondazione FS. Unita archivistica: DIA, Commerciale e traffico C/T 32.

Data: Incerta, comunque anni Sessanta.



**Allegato 7:** Fotografia del TEE “Gottardo” sotto le volte della stazione di Milano Centrale, pronto alla partenza per la Svizzera.

Il treno era espletato con le automotrici elettriche Rae TEE II, le prime al mondo ad essere policorrente.

Sulla foto, si può anche notare un impiegato intento a trasportare i bagagli dei passeggeri nella carrozza apposita.

Fonte: Archivio fotografico della Fondazione FS. Unita archivistica: DIA, Commerciale e traffico C/T 32.

Foto ripresa a Milano, nel 1964, da Gino Coppa





**Allegato 8:** Manifesto pubblicitario del TEE “Cisalpino” Parigi-Milano, in lingua francese. Il manifesto venne anche stampato in lingua italiana.

Il manifesto informa della messa in servizio del nuovo servizio tra Parigi e Milano e che questo impiegherà solo 8 ore per collegare le due città, ovvero una netta riduzione di tempo rispetto agli altri treni.

Si noti, in basso, l’indicazione che il servizio sarà “espletato con i treni elettrici”, delle ferrovie svizzere.

Fonte: Archivio delle ferrovie svizzere (FFS), Windish, 1961



**Allegato 9:** Manifesto pubblicitario promuovente i treni TEE. Si intravede sullo sfondo, due persone in abiti eleganti. Si noti la menzione in basso “tra 80 città europee” intesa a evidenziare il fatto che si tratti di un’estesa rete europea.

Il manifesto è stato stampato nel 1965, in lingua francese.

Fonte: Fotografia scattata dall’autore della tesi, in visita alla “Città del Treno-Museo delle Ferrovie francesi” a Mulhouse (Francia) nel dicembre 2019.



**Allegato 10:** Manifesto pubblicitario che informava delle nuove relazioni Parigi-Bruxelles, espletate con materiale elettrico nel 1964. I nuovi treni, erano dotati di nuove carrozze INOX PBA ed erano trainate dalle locomotive CC 40100 della SNCF, essendo le prime al mondo ad essere policorrente. Non c'era più bisogno di procedere al cambio di locomotiva nelle stazioni di confine per utilizzare la corrente lungo tutto il percorso.

Fonte: Manifesto pubblicitario delle ferrovie francesi (SNCF), anno 1964, foto scattata dall'autore della tesi alla "Cité du train-Museo delle ferrovie francesi", Mulhouse (Francia), dicembre 2019.



**Allegato 11:** Manifesto pubblicitario dei treni TEE dell'asse Parigi-Bruxelles-Amsterdam, abbreviato PBA.

Esso è stato stampato in occasione della messa in servizio delle nuove locomotive delle ferrovie francesi (SNCF), le CC 40100, le prime policorrente al mondo.

Le ferrovie francesi cercarono di fare pubblicità usando queste locomotive, all'avanguardia per l'epoca.

Fonte: Fotografia ripresa dall'autore della tesi alla "Cité du train-Museo delle ferrovie francesi", dicembre 2019.



**Allegato 12:** Fotografia della CC 40100 esposta alla “Cité du train”, Museo delle ferrovie francesi a Mulhouse. Questa è stata la prima locomotiva policorrente al mondo, e trainava i treni dell’asse Parigi-Bruxelles. L’esemplare presentato a Mulhouse è uno delle due locomotive di questo tipo ancora esistenti.

Fonte: Fotografia scattata dall’autore della tesi presso la “Cité du train- Museo delle ferrovie francesi” a Mulhouse, dicembre 2019.



**Allegato 13:** Fotografia del treno TEE “Rheingold”, Ginevra-Hoeck van Holland/ Amsterdam, mentre stava ripartendo dalla stazione di Losanna (Svizzera), nell’agosto 1975. Si noti la carrozza panoramica in mezzo al treno, caratteristica di questo convoglio.

Fonte: Archivio delle ferrovie svizzere (FFS), Windisch, agosto 1975, Losanna.



**Allegato 14:** Mappa della rete TEEM, Trans Europ Express Mercis, sviluppata negli anni Sessanta per migliorare il trasporto merci in Europa.

I treni TEEM si volevano più veloci e permettevano di ridurre il tempo necessario al trasporto merci.

Fonte: Archivio delle ferrovie belghe, anni Sessanta.



**Allegato 15:** Manifesto pubblicitario delle ferrovie francesi, per il TEE “Mistral”, famoso treno francese, che collegava Parigi a Marsiglia e Nizza.

Il manifesto pubblicitario fa riferimento al nuovo materiale utilizzato su questo treno a partire dal 1969, di stessa natura che quello utilizzato sull’asse Parigi-Bruxelles-Amsterdam dal 1964.

Fonte: Fotografia scattata dall’autore della tesi presso “la Cité du train- Museo ferroviario delle ferrovie francesi, Mulhouse, dicembre 2019





**Allegato 16:** Fotografia del TEE “Mistral” Parigi-Nizza, in partenza dalla stazione parigina di Paris Gare de Lyon nel 1969.

La fotografia mostra la locomotiva francese BB 9317 in carica del treno fino a Marsiglia. L’anno 1969 vide il completamento dei lavori di elettrificazione della linea Marsiglia-Nizza-Ventimiglia, che consentiva, inoltre, al “Mistral” di beneficiare della trazione elettrica lungo la totalità del suo percorso.

Inoltre, come visibile in fotografia, una tradizione delle ferrovie francesi voleva che si apponesse il nome dei treni “famosi” sul fronte della locomotiva, così da rendere il treno ancora più riconoscibile.

Fonte: Archivio fotografico delle ferrovie francesi, SARDO, 1969.



**Allegato 17:** Fotografia del servizio ristorante a bordo del TEE “Mistral”. Si noti che il servizio di ristorazione veniva effettuato a bordo di una carrozza dedicata. La fotografia mostra il personale di ristorazione in divisa Trans Europ Express.

Fonte: Archivio fotografico delle ferrovie francesi, SARDO, 1964.





**Allegato 18:** In fotografia la famosa bottega del treno “Mistral”, l’unico treno in Europa ad avere una bottega di abbigliamento a bordo.

Fonte: Archivio fotografico delle ferrovie francesi, SARDO, fotografia scattata nel 1969.

**Allegato 19:** Fotografia dello spazio parrucchiere a bordo del treno TEE “Mistral”, unico treno ad offrire questo tipo di servizio in Europa. L’iniziativa ebbe un grande successo, non era raro che i passeggeri prenotassero, prima della loro partenza, un appuntamento. Questo tipo di servizio riscosse un grande successo, complice la lunghezza del viaggio, una delle più lunghe relazioni della rete TEE. I passeggeri potevano così risparmiare tempo e arrivare a destinazione con il taglio già fatto.



Fonte: Archivio fotografico delle ferrovie francesi, SARDO, 1° agosto 1969.



**Allegato 20:** Fotografia del treno “Settebello” Milano-Roma, mentre stava per lasciare la stazione di Firenze Santa Maria Novella nel 1964. Questo treno fu il più famoso e rapido delle Ferrovie italiane durante i decenni Cinquanta e Sessanta. Al momento dello scatto, il treno non era ancora rientrato nel Raggruppamento TEE. Il nome del TEE, caso

unico, prese il nome dato al materiale. Il “Settebello” era riconoscibile dalla forma particolare e aerodinamica, con la cabina di guida sopraelevata.

Fonte: Spartaco Appetiti, Archivio della Fondazione FS, Unità archivistica: Kardex 19, Stazioni Torino, Firenze, Venezia.



**Allegato 21:** Fotografia del belvedere del treno TEE “Settebello”. Questo belvedere, unico in Europa, era destinato ai clienti che desideravano godersi il paesaggio durante il viaggio. Il treno comportava due belvedere, uno per ciascuna estremità. Non erano raro che le persone si ritrovassero in gruppo per chiacchierare lungo il viaggio.

Fonte: Archivio della Fondazione FS, Unità archivistica: DIA: Commerciale e traffico C.T./31 Viaggiatori in treno.



**Allegato 22:** Manifesto pubblicitario dei treni TEE, in lingua italiana. Questo manifesto venne stampato in ogni lingua dei paesi coinvolti nel progetto TEE.

Fonte: Archivio delle ferrovie svizzere (FFS), Windish, 1973.



**Allegato 23:**  
Fotografia del TEE  
“Cisalpino” Venezia  
Santa Lucia-Paris  
Gare de Lyon, mentre  
stava ripartendo alla  
volta di Parigi presso  
la stazione di Milano  
Centrale.

Il treno era composto da una locomotiva di tipo E444, in carica del treno fino a Domodossola. Le carrozze erano di tipo INOX, messe in servizio per la prima volta nel 1964 sull'asse Parigi-Bruxelles-Amsterdam. Numerosi treni TEE francesi furono poi equipaggiati dalle stesse carrozze.

Fonte: Marc Dalhstrom, estate 1974, Milano





**Allegato 24:** Fotografia del treno TEE “Lemano”, Milano-Ginevra, mentre costeggiava il Lago Lemano, nei pressi del caratteristico Castello di Chillon.

Il treno era composto dalle nuovissime carrozze Gran Comfort delle Ferrovie dello Stato italiane, con la classica livrea rosso/crema. Il treno era trainato, sulla rete svizzera, dalle famose e potente locomotive Re 4/4.

Fonte: Archivio delle ferrovie svizzere, Windish, giugno 1974.



**Allegato 25:** Fotografia del treno TEE “Lemano”, Milano-Ginevra, in partenza dalla stazione di Briga (Svizzera), pochi istanti prima di imboccare nella galleria del Sempione per giungere in Italia.

Dall’inizio degli anni Settanta, il treno passò in versione locomotiva e carrozze al traino. Le carrozze erano le Gran Comfort delle Ferrovie dello Stato italiane, appena uscite dalle fabbriche.

Fonte: Archivio delle ferrovie svizzere, Windish, dicembre 1974, Briga.



**Allegato 26** : Fotografia del TEE “Ligure”, ripreso mentre stava approcciando della stazione di Pietra Ligure (Savona). In testa, la E 444, “Tartaruga”.

Fonte: Nino Carbone, 15 settembre 1981, Pietra Ligure (Italia).

**BRUXELLES - PARIS :**  
en plus des TEE existants,  
deux TEE du grand matin  
avec arrivée en soirée

	Bruxelles M	Paris N	Paris M	Bruxelles M
PARISUIT	06.00	08.00	08.00	09.00
BRUXELLES	1.00	10.00	10.00	09.00
STOUBER DEL BRNO	11.00	14.00	14.00	14.00
BRNOUIT	17.15	16.00	17.00	18.00
DEL BRNO	18.00	17.00	18.00	17.00
N.E. DE FRANCE	20.00	20.00	20.00	20.00

**BRUXELLES - ZURICH :**  
maintenant deux TEE  
par jour dans chaque sens

	Bruxelles M	Zurich
WAG	7.00	10.00
COULMANS	10.00	20.00

	Zurich	Bruxelles M
COULMANS	7.00	10.00
WAG	17.00	20.00

**BRUXELLES - COPENHAGUE :**  
une relation de jour dans chaque sens

	Bruxelles M	Copenhague	Copenhague
COULMANS	8.00	10.00	
MEMLING		11.00	20.00

	Copenhague	Copenhague	Bruxelles M
MEMLING	08.00	10.00	
COULMANS		18.00	20.00

**nouvelles relations TEE  
pour l'homme d'affaires  
d'aujourd'hui**

**Allegato 27:** Manifesto pubblicitario a favore dei treni TEE in partenza da Bruxelles. Il manifesto è stato stampato nel 1974, all’occasione dell’inaugurazione di due nuovi TEE sull’asse Parigi-Bruxelles. Si tratta dei TEE “Rubens” e “Memling”. Si nota che si fa riferimento al treno TEE “Edeilwess” da Bruxelles a Zurigo ed a un altro treno diretto a Copenaghen.

L’elemento da considerare riguarda il testo che dice “nuovi relazioni TEE per l’uomo d’affari di oggi”, segno ulteriore che i treni TEE miravano questo gruppo di persone.

Fonte: Archivio delle ferrovie belghe, Busta K 703452, 1974, Bruxelles.



**Allegato 28:** Fotografia del servizio ristorante sul TEE “Ambrosiano” Milano-Roma. Le ferrovie italiane, come le ferrovie francesi, usarono principalmente la carrozza ristorante invece che il servizio al posto.

Fonte: Sandro Braschi, Archivio storico Fondazione FS, Unità archivistica: DIA - Commerciale e Traffico C.T./32 (Servizio T.E.E.), 1980.



**Allegato 29:** Fotografia del servizio di ristorazione sul TEE “Ambrosiano” dove si vede un membro del personale al servizio di una coppia durante una cena nella carrozza ristorante. Si noti che la divisa del membro del personale di ristorazione è diversa da quella francese. Il servizio di ristorazione era uno dei servizi più apprezzati dai passeggeri TEE e ogni amministrazione ferroviaria voleva dimostrare il meglio in questo campo.

Fonte: Sandro Braschi, Archivio storico Fondazione FS, Unità archivistica: DIA - Commerciale e Traffico C.T./32 (Servizio T.E.E.), 1980.



della Fondazione FS, Unità archivistica: DIA - Commerciale e Traffico C.T./32 (Servizio T.E.E.), 1974.

**Allegato 30:** Fotografia del treno TEE “Vesuvio” in partenza da Napoli Centrale e diretto a Milano Centrale. Questo TEE fu l’unico a servire Napoli, insieme all’efemere TEE “Aurora” da Roma a Reggio Calabria, che durò solo qualche mese.

Questo treno è stato per numerosi anni il più veloce per collegare Napoli con Milano.

Sulla fotografia, si vede un impiegato delle Ferrovie dello Stato inserire manualmente le stazioni del treno previste lungo il suo percorso, presso nel deposito di Napoli, nel 1974.

Fonte: Gino Micacchi, Archivio





**Allegato 31:** Fotografia del TEE “Adriatico” che collegò Milano Centrale a Bari Centrale. Fu uno dei pochi treni ad

avere rivestito la livrea Trans Europ Express fino all’ultimo giorno del Raggruppamento TEE, nel 1987.

Sulla fotografia, il treno era in sosta presso la stazione di Rimini. È riconoscibile grazie alla sua famosa livrea rosso/crema. Il treno era trainato da una locomotiva di tipo E 444, allora le più potenti in servizio sulla rete italiana.

Fonte: Anastasio Grillini, Archivio fotografico della Fondazione FS, Unità archivistica: DIA - Commerciale e Traffico C.T./32 (Servizio T.E.E.), Rimini, 1984.



**Allegato 32:** Fotografia del treno TEE “Capitole” Parigi-Tolosa, in partenza dalla stazione parigina di Austerlitz.

Questo treno fu il primo a raggiungere i 200 chilometri orari. La fotografia è scattata nel 1967, prima dell’arrivo delle nuove carrozze rosse Gran Comfort.

Fonte: Archivio fotografico delle ferrovie francesi, SARDO, 1967.





**Allegato 33:** Fotografia del viaggio inaugurale del treno TEE “Rolland”, Milano Centrale-Bremen. Il treno è ritratto in sosta al capolinea in provenienza dall’Italia. Nel 1969, il treno fu prolungato da Basilea a Milano, permettendo a quest’ultima di disporre di un collegamento con il Nord della Germania.

Fonte: Archivio fotografico della Fondazione FS, Unità archivistica: [1978-04-20] Manifestazione in ricordo del 25 aprile. Roma, Villa Patrizi, Bremen, 1969.



**Allegato 34:** Fotografia del TEE “Parisfal” Amburgo-Parigi in partenza dalla stazione di Amburgo Hauptbahnhof. Il treno, un VT 11 della DB, è riconoscibile dalla sua forma bombata e la cabina di guida sopraelevata. Questo materiale, diesel, è stato concepito per l’inaugurazione del servizio TEE nel 1957. È, verosimilmente, il treno TEE più particolare delle ferrovie tedesche.

Fonte: Carl Ulrich Hunh, Eisenbahn, 1968, Amburgo.



**Allegato 35:** Fotografia del treno TEE “Jules Verne” Parigi/Nantes, ritratto nel novembre 1982.

Esso è stato l’ultimo TEE creato della storia del Raggruppamento Trans Europ Express, nel 1981, al fine di offrire un collegamento veloce e confortevole dall’Ovest della Francia con Parigi, e ciò in attesa della costruzione della nuova linea ad alta velocità, la quale sarà aperta nel 1990.

Fonte: J.P.Rameau, Novembre 1982, Trappes (Sud di Parigi, Francia).



**Allegato 36:** Volantino pubblicitario del treno TEE “Jules Verne” sull’asse Parigi-Nantes. Questo volantino veniva offerta alle aziende di Nantes e Angers, le quali avrebbero più facilmente fornito dei clienti per la nuova relazione. I volantini si potevano trovare anche nelle stazioni interessate dal servizio. Il volantino presentava i vari servizi del treno, indicando bene che si trattasse di “un treno d’affari”, e presentando i servizi come “un’abbondante colazione”, “un bar a disposizione dei passeggeri durante tutto il viaggio”, “un ristorante di qualità”.

Fonte: Archivio delle ferrovie francesi, SARDO, 1981.



**Allegato 37:** Fotografia della locomotiva tedesca di categoria E 103, una delle più famose locomotive delle ferrovie tedesche. Trainarono i più famosi treni tedeschi come il “Rheingold” e furono tra le più potenti e veloci locomotive d’Europa.

Fonte: Fotografia scattata dall’autore della tesi, Museo della DB, Coblenza, Ottobre 2021.



**Allegato 38:** Due fotografie di una carrozza del TEE “Rheingold”. Le nuove carrozze della DB erano a scompartimenti. Le carrozze erano dotate dei massimi comfort, suolo ricoperto da moquette, poltrone in velluto, porte scorrevoli in diamante e insonorizzazione degli scompartimenti, il tutto per assicurare il miglior comfort possibili ai passeggeri.

Fonte: Fotografia scattata dall’autore della tesi, Museo della DB, Coblenza, Ottobre 2021.



**Allegato 39:** Biglietto di un treno Trans Europ Express da Parigi a Bruxelles con supplemento aggiuntivo.

Il viaggiatore ha prenotato un posto sul treno TEE 81 "Rubens". Si noti che il biglietto vale per un'andata e ritorno.

Fonte: AFF 3/8/27, Fonds François Fontaine, Fondation Jean Monnet, Losanna (Svizzera).

AFF 318/27

**TRANS — EUROP — EXPRESS**  
Supplément — Zuschlag — Supplemento — Supplement

de von da from  
**PARIS-NORD**

à nach a to  
**BRUXELLES (BRUSSEL)**  
**OU OR (1)**  
**BRUXELLES (BRUSSEL)**  
**PARIS-NORD**

FF 41 N° 1751679 A

(1) Biffer le parcours non utilisé  
7016 — 132.2

Date de départ Reisedatum Data del viaggio Date of departure	Train Zug Treno Train
<u>14/06</u>	<u>81</u>
Voiture / Wagen Carrozza / Carriage	Place / Platz Posto / Seat
No	No
Ausgabe im Zuge - Emission dans le train Emissione nel treno	
21962	
Signature Unterschrift Firma	

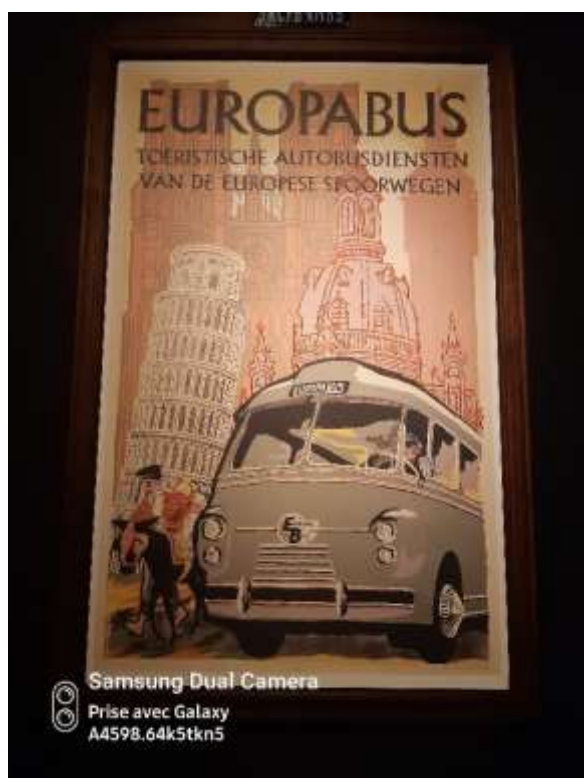
87



**Allegato 40:** Fotografia che segna il passaggio di testimone nella stazione francese di Frasne, al confine con la Svizzera, sulla linea Parigi-Losanna.

Si può vedere la famosa automotrice RAE TEEII, entrata in servizio nel 1960 sull'asse Parigi-Milano con il TEE "Cisalpino" e il suo successore, il nuovissimo treno TGV che collegava Parigi a Losanna. Nonostante il fatto che l'automotrice RAE TEE II avesse conservato la livrea TEE, essa non prestava più servizio in quanto tale, ma assicurava una coincidenza regionale con la città di Neuchâtel, in Svizzera. Qualche mese dopo, le stesse automotrici saranno dipinte in grigio al fine di evitare confusione da parte dei passeggeri.

Fonte: Archivio delle ferrovie francesi, SARDO, 1984, Frasne (Francia).

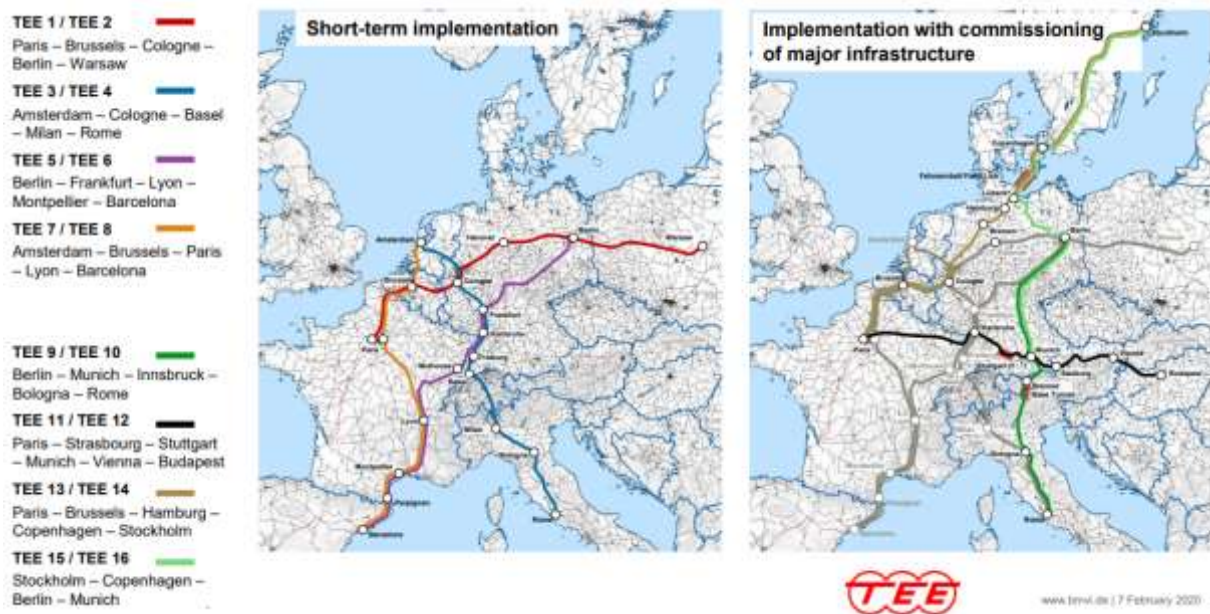


**Allegato 41:** Manifesto pubblicitario a favore del trasporto in pullman. Il manifesto promuove la nuova rete di pullman "Europabus" che come il suo nome suggerisce collegava le varie città d'Europa attraverso le nuove autostrade.

Questo mezzo di trasporto è stato un concorrente delle ferrovie durante la seconda metà del ventesimo secolo, fino all'arrivo dei treni ad alta velocità, all'alba degli anni Ottanta.

Questa iniziativa ebbe un grande successo, ma non si indirizzava allo stesso pubblico che i clienti dei treni Trans Europ Express. Piuttosto a famiglie, giovani e turisti, come suggeriscono i monumenti europei presenti sullo sfondo.

Fonte: Fotografia scattata dall'autore della tesi, Museo nazionale delle ferrovie belghe (SNCB), Train World, ottobre 2021.



**Allegato 42:** Mappa della rete Trans Europ Express 2.0, presentata alla stampa, dalle ferrovie tedesche, il 7 febbraio 2020. Questa rete è progettata per essere compiuta nel 2025 e riproporre una nuova rete TEE al fine di migliorare le connessioni ferroviarie europee. Si vede che i collegamenti previsti sono molto più lunghi rispetto al progetto originale del 1957. Il Ministero dei trasporti tedeschi vuole appoggiarsi anche sul fatto che il treno è più rispettoso dell'ambiente, rispetto ad altri mezzi di trasporto. Si noti, che hanno ripreso il famoso logo TEE, lo stesso creato nel 1957.

Fonte: Ministero del trasporto tedesco, 17 febbraio 2020.

## Ringraziamenti

A conclusione di questi tre anni di intenso lavoro, vorrei ringraziare alcune persone importanti, senza le quali non sarei mai arrivato a concludere questo lavoro di ricerca.

In primis, vorrei ringraziare calorosamente il mio tutor, Prof. Alessandro Vagnini, per la sua costante disponibilità nei miei confronti, per il suo aiuto, i suoi suggerimenti, per aver preso il tempo di seguirmi in ogni momento del Dottorato. In un secondo momento, mi piacerebbe ringraziare il Prof. Alessandro Saggiaro, coordinatore del Dottorato di Storia dell'Europa, per la sua costante disponibilità e per avermi aiutato ogni qualvolta ne avevo bisogno.

Non posso dimenticare, poi, il Dottore Walter Montanari del Dottorato di Storia dell'Europa. A lui dedico un ringraziamento speciale, per essersi speso a lungo nello spiegarmi il funzionamento del dottorato. Non potrò dimenticare quanto sia stato disponibile nei miei riguardi, quanto mi abbia aiutato ad inserirmi in un'ambiente per me così poco familiare. Desidero, poi, ringraziare il collegio dottorale, in particolare i professori che ho avuto occasione di incontrare nel corso delle lezioni, convegni, seminari, colloqui e che mi hanno arricchito in modo inestimabile. Un abbraccio speciale lo rivolgo ai dottorandi della mia sessione.

Non può mancare un ringraziamento speciale ai miei genitori, che mi hanno sostenuto sempre durante questo percorso dottorale. Senza loro, difficilmente sarei riuscito portare a termine questo lavoro. Soltanto loro possono sapere quanto sia immensa la gratitudine che li porto.

Ringrazio moltissimo anche il Dottore Marco Ambrosini, per il suo meticoloso lavoro di correzione al quale si è dedicato con impegno e professionalità.

Voglio ringraziare, infine, tutte le persone a me care, che si riconosceranno, che mi hanno spinto a intraprendere questo percorso dottorale, per avermi dato tutte le risorse necessarie a poterlo a termine, lungo questi tre anni di lavoro, soprattutto durante il periodo della pandemia. Un abbraccio speciale va alla mia famiglia, che mi è stata sempre accanto. Un ringraziamento particolare per la Dottoressa Ilaria Ferrara dell'Università Suor Orsoline di Napoli per il sostegno apportato durante i tre anni della tesi.

Un grazie anche all'Association Rail et Histoire, e più in particolare alla Dottoressa Cecile Hochard, per avermi accompagnato durante questi tre anni di Dottorato. Un'associazione che mi ha sempre sostenuto, mettendo a mia disposizione delle risorse per farmi giungere al termine del progetto. A tal proposito, desidero ringraziare in modo particolare il Professore Andrea Giuntini dell'università di Reggio Emilia-Modena per il tempo dedicatomi e per la sua fiducia. Un ringraziamento va anche allo Storico delle ferrovie, Georges Ribeill per i suoi preziosi consigli. Un pensiero anche al Museo del ferroviere di Ambérieu en Bugey, e più in particolare all'Ingegnere Gérard Vanhasten per la sua massima disponibilità nei miei confronti.

Un grazie a tutte le persone, numerose, che mi hanno aiutato a portare a termine questo lavoro di ricerca, questo sogno, le quali sono davvero troppo per citarle una ad una, ma che si riconosceranno leggendo questo testo.

## Indice

Indice delle abbreviazioni	p.5
<b>Introduzione</b>	p.7
La nascita e lo sviluppo delle ferrovie	p.8
La nascita dell'Orient Express	p.10
La costruzione della rete europea, tra gallerie e treni internazionali	p.13
L'emergenza di nuovi mezzi di trasporto	p.15
Il vantaggio delle ferrovie	p.18
La nascita dell'Unione Internazionale delle ferrovie (UIC)	p. 19
Il trasporto ferroviario tra le due guerre mondiali	p.20
L'età d'oro delle ferrovie negli Stati Uniti d'America	p.22
Il trasporto ferroviario e la Seconda Guerra mondiale	p.23
Il dopoguerra, tra ricostruzione della rete e visione di un futuro europeo	p.24
Costruzione della tesi e presentazione delle fonti bibliografiche	p.28
<b>Capitolo 1 Una volontà di costruzione europea e un bisogno di collegamenti tra gli stati membri. L'idea del marchio Trans Europ Express.</b>	<b>p.31</b>
La politica dei trasporti nei Trattati preparatori	p.32
La politica dei trasporti nel Trattato di Roma del 1957	p.33
I diversi mezzi di comunicazione nel Secondo dopo guerra	p.38
Le iniziative ferroviarie europee: Europ, Eurofirma, Interfrigo	p.41
Il progetto EUROPAEXPRESS	p. 44
Il materiale impiegato sui servizi TEE	p.51
Gli assi Trans Europ Express	p.56



Il regolamento organico del Raggruppamento Trans Europ Express	p. 60
La fine della terza classe	p. 66

## **Capitolo 2: L’inaugurazione del servizio Trans Europ Express, tra curiosità e interessamento dei media e dei contemporanei**

p.69

I treni già esistenti	p.70
L’inaugurazione del servizio Trans Europ Express	p.73
L’impatto europeo del progetto, a cominciare dall’idea del presidente Dan Hollander	p.74
Le prime inaugurazioni	p.82
L’inaugurazione del TEE “Arbalete” Parigi collegata a Zurigo	p.83
Nel varcare le Alpi, la prima grande inaugurazione di un treno TEE “Il Moncenisio”	p. 85
Un TEE sulla Costa Azzurra, la festosa inaugurazione del “Ligure”	p.95
Il TEE sull’asse del Brennero, l’inaugurazione del “Mediolanum”	p.106
Il TEE giunge sui bordi del Lago Lemano, Milano collegata a Ginevra	p.108

## **Capitolo 3: Gli anni Sessanta, la conferma del ruolo del treno nella mobilità e il successo del progetto Trans Europ Express**

p.115

La svolta del trasporto automobilistico e il decollo dell’aereo	p.116
I primi TEE del nuovo decennio, gli attesi TEE “Cisalpino” e “Ticino”	p.128
Gli anni Sessanta, tra nuova tecnologia e maggiori comfort	p.132
Il nuovo materiale delle ferrovie francesi per l’asse Parigi-Bruxelles-Amsterdam	p.134
I nuovi treni italiani e tedeschi	p.141
Il tentativo di riprodurre il modello TEE per le merci: l’esordio dei treni TEEM	p.143
I servizi nei treni Trans Europ Express	p.145
Viaggio sul “Settebello” e le prime corse delle “E 444”	p.150

Il TEE giunge in Spagna con il treno “Catalan” p.155

**Capitolo 4: Gli anni Settanta, tra l’apice del servizio Trans Europ Express e un progressivo indebolimento del marchio** p.161

Una società europea di ferrovia p.162

Il progetto aerotreno p.171

I treni TEE degli inizi degli anni Settanta, tra espansione e primo cancellazione p.173

Il rinnovo del materiale p.180

I nuovi treni, una nuova concezione del viaggio p.183

Il prodotto TEE negli anni Settanta e diverse statistiche sui treni TEE p.191

Un nuovo marchio, i treni TEE viaggiano anche di notte: nascono i TEN p.201

**Capitolo 5: Gli anni Ottanta: il successo dell’alta velocità e dei treni Intercity, il lungo declino del marchio TEE, la fine dei servizi Trans Europ Express e l’esordio un nuovo marchio: gli Eurocity.** p.204

L’arrivo dei treni ad alta velocità, il cambiamento in marcia p.205

Il paradosso dei treni TEE delle ferrovie francesi p.207

I negoziati per il futuro del Raggruppamento TEE p.208

Alcuni paragoni di orari e considerazioni sul marchio TEE p.215

Le iniziative degli anni Ottanta e l’inchiesta delle ferrovie francesi p.217

I viaggiatori degli ultimi treni TEE francesi p.224

La progressiva fine dei treni TEE p.231

La dissoluzione del Raggruppamento Trans Europ Express p.232

L’idea di costruire una rete Intercity su scala europea: il progetto Eurocity p.238

**Conclusione** p.245

**Bibliografia** p.256

<b>Allegati</b>	p.272
<b>Ringraziamenti</b>	p.295
<b>Indice</b>	p.296

