

Il treno per tutti. Gli italiani in gita con i treni popolari. 1931-1939 di *Stefano Cecini*

Agli inizi degli anni Trenta, complici la contrazione economica conseguenza della Grande Crisi e la crescente e sempre più agguerrita concorrenza del trasporto su strada, le Ferrovie dello Stato iniziarono a registrare un rapido e vertiginoso crollo del traffico merci e passeggeri tale da invertire l'andamento della curva dei profitti dell'azienda¹. L'attivo di bilancio, che nel giugno del 1929 aveva superato i 200 milioni di lire, si era ridotto l'anno seguente a poco più di 10 milioni. Nel giugno del 1931 i conti delle Ferrovie, dopo sette anni, tornarono in rosso. Il buco di bilancio superò i 197 milioni. L'anno successivo il disavanzo addirittura triplicò².

Per il regime fascista, che faceva della buona gestione delle Ferrovie uno dei suoi maggiori successi capace come pochi altri di fare presa sull'opinione pubblica interna ed estera, il disordine nei conti dell'azienda doveva apparire intollerabile, soprattutto per il significato che aveva assunto il raggiungimento dell'attivo di bilancio nel 1925, un risultato ampiamente propagandato dalla stampa come un'esemplare testimonianza dell'efficacia dell'azione del nuovo governo³. La questione non riguardava quindi soltanto le Casse dello Stato, chiamate a coprire il disavanzo dell'azienda, ma assumeva natura politica, e perciò le Ferrovie furono sollecitate dalle più alte sfere del regime a intraprendere tutte le iniziative del caso per recuperare in fretta terreno.

In proposito un promemoria del luglio del 1931 indirizzato al duce da parte del ministro delle Comunicazioni Costanzo Ciano – uno dei principali esponenti del fascismo, non a caso collocato nel 1924 a dirigere un super ministero che estendeva le sue competenze alla Marina Mercantile, alle Poste e Telecomunicazioni e, appunto, alle strade ferrate – indica con chiarezza obiettivi e programmi delle Ferrovie: dare incremento al movimento viaggiatori; facilitare l'esodo dai grandi centri; promuovere la conoscenza del nostro paese⁴.

Ciano quindi si proponeva di allargare il traffico passeggeri creando una nuova domanda che doveva provenire dai residenti dei grandi centri

urbani sollecitati, anche attraverso un'accorta politica dei prezzi, a scoprire le bellezze naturali e artistiche di cui il paese era ricco.

L'obiettivo del ministro delle Comunicazioni, pertanto, era quello di creare nuove correnti di traffico interno di natura turistica, un'intrapresa lungimirante e innovativa, in un periodo storico in cui il turismo era legato ancora quasi esclusivamente all'arrivo in Italia dei "forestieri"⁵, basti pensare che il Commissariato per il Turismo – un ente a cui era stato affidato il compito di coordinare l'attività turistica di tutte le amministrazioni dello Stato – era nato soltanto da pochi mesi⁶.

Al fine di raggiungere gli ambiziosi risultati che si era posto, Ciano, seguendo le direttive del duce, aveva preso alcuni provvedimenti che ora illustrava, riepilogandoli, allo stesso Mussolini: estensione ad artigiani e impiegati dell'abbonamento settimanale a prezzo ridottissimo; istituzione dei biglietti domenicali e festivi per numerose località al prezzo ridotto del 40%; istituzione di biglietti circolari interni al prezzo ridotto per località turistiche; riduzione dal 20 al 30% del prezzo dei biglietti comitiva e riduzione del numero dei componenti necessari a formare una comitiva.

Il promemoria accennava anche a una nuova iniziativa, a cui le stesse Ferrovie non sembravano credere troppo, probabilmente presa in prestito dalle ferrovie britanniche – in Gran Bretagna erano stati infatti attivati i treni festivi⁷ – che nasceva con lo scopo di «offrire anche alle categorie meno abbienti la possibilità di gite in massa per le località più attraenti o altrimenti meritevoli di essere conosciute»⁸. Si trattava di approntare, a partire dalla domenica successiva, 2 agosto 1931 – quindi in tempi ristrettissimi – appositi treni festivi in partenza dai centri più popolosi del Regno e diretti alle principali località turistiche del paese, con un prezzo del biglietto ridotto fino all'80% del costo iniziale.

L'idea dei treni festivi, che diventeranno poi universalmente noti, e non a caso, con il nome di "treni popolari", ebbe quella stessa estate uno strepitoso successo, tanto da coinvolgere più di 400.000 viaggiatori, e da diventare in seguito una delle più importanti iniziative di organizzazione del tempo libero delle masse intraprese dal regime fascista⁹.

Anche se gli autori che si sono cimentati nell'opera di ricostruire la storia delle nostre ferrovie, quelli che hanno guardato allo sviluppo del turismo ferroviario, e coloro che hanno studiato i numerosi aspetti della politica sociale fascista non hanno mancato di porre la dovuta attenzione all'istituzione dei treni popolari¹⁰, manca a tutt'oggi uno studio di dettaglio appositamente destinato a questo particolare aspetto della politica ferroviaria fascista. Con il nostro lavoro ci proponiamo di sottolineare la portata sociale dell'iniziativa e l'impatto che – grazie a un'abile campagna stampa – essa ebbe sull'opinione pubblica, nonché di rappresentare la

complessa organizzazione necessaria a sostenere l'impresa e le difficoltà, anche economiche, che le Ferrovie dovettero superare per garantire ogni estate il successo della stessa.

I

Domenica 2 agosto 1931

Domenica 2 agosto 1931 il quotidiano del Partito e giornale della famiglia Mussolini, "Il Popolo d'Italia", il duce ne è proprietario e fondatore mentre il fido fratello maggiore Arnaldo ne è il direttore, dà ampio risalto a due importanti avvenimenti della giornata precedente: a Genova, alla presenza di S.M. il re Vittorio Emanuele III e della sua augusta consorte, la regina Elena, si è svolta la cerimonia del varo del transatlantico Rex, vera gloria nazionale, futuro vincitore del Blue Ribbon¹¹, prezioso riconoscimento dovuto alla nave che batteva il record di velocità della traversata dell'Atlantico, definito, quindi a ragione, «la nave più veloce del mondo»¹².

Nella stessa giornata il duce, «fabbro edificatore» capace, sempre secondo il giornale di Mussolini, di guidare gli italiani a compiere «ciclopiche imprese», inaugura a Ravenna il locale acquedotto¹³.

Quella stessa domenica prende avvio, con meno clamore, un'altra iniziativa del regime, destinata ben presto ad avere una vasta eco non solo all'interno dei confini nazionali e a coinvolgere, con il passare degli anni, un numero sempre crescente di italiani dei quali stravolgerà le abitudini domenicali per tutti gli anni Trenta: partono dalle stazioni delle principali città italiane i primi treni popolari.

Già da circa un mese la stampa aveva iniziato a illustrare le tante iniziative prese dall'Amministrazione ferroviaria a favore dell'utenza, tra cui anche quella relativa all'emissione di speciali biglietti ferroviari domenicali e festivi a costo ridotto per le principali località turistiche e di soggiorno¹⁴. Tuttavia soltanto a fine mese il progetto "treni festivi" assunse contorni più netti e precisi. Un comunicato dell'agenzia Stefani pubblicato il 26 luglio recitava:

Per dare modo a estese categorie di cittadini di compiere nei giorni festivi ed in particolari ricorrenza gite istruttive e di piacere che diffondano largamente la conoscenza del nostro paese ed il godimento delle sue bellezze naturali ed artistiche, il Ministero delle Comunicazioni ha disposto perché le Ferrovie dello Stato organizzino dei viaggi con treni formati esclusivamente da carrozze di terza classe, a prezzi ridottissimi, dai centri interni più importanti verso le località che presentano le maggiori attrattive. Il percorso dei treni per queste gite sarà celeris-

simo. La partenza sarà alle prime ore del mattino ed il ritorno in residenza verso la mezzanotte: detto servizio incomincerà domenica prossima 2 agosto e per tutto il detto mese continuerà verso le stazioni balneari¹⁵.

Non si trattava quindi di emettere speciali biglietti scontati, bensì di approntare nuovi convogli destinati a trasportare, a un prezzo “ridottissimo”, una determinata quantità di passeggeri da un grosso centro a una località turistica. Soltanto lunedì 27 luglio fu diramato l’elenco delle gite programmate per la successiva domenica 2 agosto. Partivano treni da Roma per Anzio – Nettuno e per Gaeta; da Milano per Venezia e per Savona; da Torino per Aosta e per Albenga; e poi altri treni collegavano città a città in Veneto, in Friuli, in Liguria, in Emilia, in Toscana, in Campania, in Puglia, in Sicilia, in Sardegna, in Abruzzo e nelle Marche¹⁶. La tabella seguente contiene l’elenco completo delle gite della prima domenica dei treni popolari:

Tabella 1. Percorsi, costi e orari dei treni popolari del 2 agosto 1931

Percorso del treno	Costo del biglietto in lire	Orario di partenza	Orario di rientro
Roma-Anzio-Formia	6	06:00	22:00
Roma-Formia-Gaeta	10	06:40	20:55
Milano-Venezia	18	05:15	00:15
Milano-Genova-Savona	16	06:00	00:24
Torino-Savona-Albenga	16	06:00	00:35
Torino-Aosta	12	06:00	22:45
Verona-Vicenza-Venezia	10	06:05	00:35
Padova-Venezia	4	06:10	23:50
Trieste-Grado	6	07:05	23:50
Udine-Cervignano-Grado	5	07:50	23:05
Gorizia-Cervignano-Grado	4	06:55	23:05
Genova-Ovada	5	05:05	22:55
Bologna-Pesaro	12	06:30	01:25
Bologna-Pracchia	7	06:40	22:45
Firenze-Viareggio-Livorno	9	06:00	24:00
Siena-Livorno-Viareggio	10	05:00	00:30
Pistoia-Viareggio-Montecatini	8	06:50	00:46

(segue)

IL TRENO PER TUTTI

Tabella 1. (seguito)

Percorso del treno	Costo del biglietto in lire	Orario di partenza	Orario di rientro
Lucca-Livorno	5	08:04	23:07
Lucca-Viareggio	4	08:04	22:30
Cesena-Napoli	8	06:40	22:40
Foggia-Manfredonia	4	08:00	16:55
Taranto-Bari	10	07:00	22:00
Cosenza-Paola	5	06:30	21:10
Messina-Catania	8	06:10	23:05
Catania-Messina	8	06:25	23:20
Oristano-Cagliari	8	06:41	19:10
Iglesias-Cagliari	5	05:50	19:50
Sassari-Porto Torres	2	06:10	21:40
Sulmona-Pescara	6	06:45	24:00
Macerata-Civitanova	3	07:10	21:00
Ascoli-San Benedetto del Tronto	3	06:45	22:00

Fonte: *I viaggi popolari sulle Ferrovie dello Stato*, in "Il Popolo d'Italia", 29 luglio 1931.

La vendita dei biglietti iniziò il giorno stesso dell'annuncio delle gite e doveva terminare alla mezzanotte del giorno precedente la partenza. Nelle intenzioni degli organizzatori nella giornata del viaggio sarebbero stati venduti i tagliandi eventualmente rimasti disponibili¹⁷. In realtà i biglietti dei treni speciali andarono a ruba e in poche ore furono esauriti.

A Milano la stazione centrale e le rivendite autorizzate furono letteralmente prese d'assalto da una folla desiderosa di procurarsi un biglietto che offriva la possibilità di raggiungere Venezia o Savona a un prezzo tanto economico.

Ciò non deve meravigliare. Basti pensare che un biglietto di terza classe Milano-Venezia andata e ritorno costava allora ben 105 lire, poco più dei nostri attuali 100 euro¹⁸, cifra ben superiore a quella occorrente ai giorni nostri per percorrere la stessa tratta in prima classe. Per avere un termine di paragone, basta pensare che in quegli anni, un chilo di pane costava circa 1,80 lire, un chilo di pasta circa 2,18 lire, un chilo di carne più di 2 lire¹⁹. Viaggiare in treno rappresentava quindi un vero e proprio lusso, che non tutti potevano permettersi: e infatti il quantitativo medio di viaggi per abitante, anche nelle stagioni migliori, non superava in Italia i 3 all'anno, restando molto al di sotto dei numeri raggiunti da altre nazioni

europee²⁰. Una delle ragioni di questa scarsa propensione a viaggiare risiedeva senz'altro nel fatto che il prezzo dei biglietti dei treni era troppo alto per le borse di molti italiani; le retribuzioni degli operai e degli impiegati erano state appena asciugate grazie ai provvedimenti presi dal governo²¹. Gli stipendi medi mensili degli operai e degli impiegati oscillavano tra le 550 e le 600 lire²². Il costo del biglietto per un viaggio in treno, seppure in terza classe, risultava quindi proibitivo per molte famiglie italiane. Con il treno popolare il prezzo del viaggio andata e ritorno da Milano per Venezia veniva abbattuto a 18 lire ! Il tragitto Milano-Savona-Milano in terza classe con un treno ordinario costava 83 lire. Lo stesso viaggio "popolare" costava invece 16 lire.

Tali forti differenze di prezzo giustificano ampiamente l'assalto alle biglietterie delle principali stazioni ferroviarie italiane dell'alba di mercoledì 29 luglio. Certo sorpresi da un tale afflusso di gente, i ferrovieri addetti alla vendita dei tagliandi furono costretti a richiedere l'intervento della forza pubblica, che faticò non poco a contenere la rabbia di quanti non erano riusciti ad accaparrarsi quello che sembrava il biglietto vincente di una lotteria ed erano quindi rimasti privi della possibilità di partecipare alla gita domenicale.

Le stesse Ferrovie quindi furono colte del tutto impreparate dal clamoroso successo dell'iniziativa. Per ottemperare alle tante richieste e per quietare le proteste di quanti erano rimasti esclusi dalla prima gita "popolare", furono aumentati il numero dei biglietti emessi per ogni treno e il numero stesso dei treni. Per la gita Milano-Venezia, la città lagunare era, e rimarrà anche in futuro, la mèta più ambita dai gitanti, le Ferrovie avevano messo a disposizione un treno di 800 posti, un numero ritenuto sufficiente a evitare «incomodi e pericolosi affollamenti»²³. Ma dopo poche ore dall'apertura degli sportelli ben 2.317 milanesi si erano già accaparrati il prezioso biglietto, tanto da costringere le Ferrovie a sospendere la vendita dei tagliandi e a predisporre velocemente altri convogli, la cui partenza fu scaglionata nell'arco della mattinata²⁴. A esempio la partenza del primo treno da Milano per Venezia era fissata per le 4.30 del mattino. Anche per la gita Milano-Savona fu necessario predisporre altre corse²⁵. La stessa cosa accadde per altre gite in programma in tutta Italia. A esempio, dato l'alto numero di richieste, il compartimento di Roma fu costretto ad approntare treni bis per tutte le corse in partenza dalla capitale²⁶.

Un numero di partecipanti più alto di quello previsto creò non pochi problemi alla macchina organizzativa dei treni popolari non ancora perfettamente oliata. La vendita dei biglietti era avvenuta in modo caotico, tanto da non consentire la distribuzione dei passeggeri tra i diversi treni in

partenza per la stessa destinazione. Per ovviare a tale problema le Ferrovie pensarono di assegnare a ogni passeggero un biglietto colorato, in modo da associare il viaggiatore al treno che avrebbe portato quello stesso colore sui manifesti che tappezzavano le carrozze. Questo sistema rimase in vigore poi anche nei mesi e negli anni successivi ma, per quella prima giornata, i biglietti erano ormai stati già tutti venduti, e la distribuzione dei tagliandi colorati avvenne direttamente sul treno. Non fu possibile quindi evitare confusione e disordini all'alba del 2 agosto nelle principali stazioni ferroviarie prese d'assalto da una folla di viaggiatori festanti che si precipitò a occupare i posti disponibili sul primo treno in partenza. Per far giungere un numero così alto di persone alle stazioni in tempo utile per la partenza fu necessario istituire servizi tranviari speciali anticipando di alcune ore la partenza della prima corsa mattutina. Inoltre le Ferrovie furono costrette a sopprimere e a deviare alcuni treni ordinari per permettere la partenza, il percorso e l'arrivo dei treni popolari²⁷.

Nonostante tali accorgimenti i problemi organizzativi non mancarono, legati soprattutto al massiccio afflusso di un numero così alto di viaggiatori alle stazioni in orari mattutini, e alla loro distribuzione sui treni in partenza. Tuttavia la prima gita domenicale ottenne però – come detto – uno strepitoso successo in tutta Italia.

Da Roma, alla presenza del direttore generale delle Ferrovie, ingegner Velani, 2.400 persone partirono per Gaeta; 1.800 per Nettuno. Da Torino si mossero 6.000 gitanti, da Bologna 4.000. In totale i 50 treni popolari trasportarono quella domenica 45.694 viaggiatori, un popolo formato da operai, impiegati, piccoli commercianti, studenti, pensionati e da molti ragazzi²⁸.

3

Il successo dei treni popolari

Nelle intenzioni delle Ferrovie, quella dei treni popolari doveva essere un'esperienza destinata a esaurirsi nello stesso mese di agosto e limitarsi a offrire ai cittadini la possibilità di raggiungere a prezzi modici essenzialmente località balneari²⁹.

Tuttavia, dopo il clamoroso successo della prima gita domenicale, le Ferrovie dello Stato non poterono esimersi dall'approntare treni popolari anche per le successive ricorrenze festive di quell'estate, superando il numero delle giornate inizialmente previste e ampliando la rosa delle località mete delle gite. E questo nonostante le numerose difficoltà incontrate nell'organizzazione dei convogli, difficoltà che il crescente successo di pubblico dell'iniziativa non contribuiva certo a scemare.

Regole nuove e più rigorose furono stabilite per la vendita e la distribuzione dei biglietti che furono ceduti in un numero non superiore a tre per persona dietro presentazione di un documento di identità. Ciononostante non si evitarono il fenomeno del bagarinaggio³⁰ – così si indicava la pratica della rivendita rincarata dei biglietti a terzi da parte di coloro che erano riusciti ad accaparrarsi un certo numero di tagliandi – e i disordini nel primo giorno di vendita, in cui di solito, almeno per alcune destinazioni – ma non tutte – l'intero lotto dei tagliandi disponibili andava esaurito. Inoltre le Ferrovie erano costrette a districarsi tra le numerose richieste che provenivano da molti comuni italiani desiderosi di accogliere nel loro territorio i gitanti provenienti da una grande città³¹.

L'arrivo di centinaia o di migliaia di persone, che senza l'occasione del treno popolare non avrebbero mai raggiunto il comune di volta in volta selezionato come mèta della gita, era un avvenimento certamente ambito dalle autorità locali e da quanti avrebbero direttamente beneficiato di un tale inatteso flusso turistico. Così, l'arrivo di un treno popolare – soprattutto in cittadine di provincia – era un evento che trovava le autorità comunali sollecite a organizzare la migliore accoglienza possibile per i gitanti.

Presso le località prescelte, anche su sollecitazione del Commissariato per il Turismo, si formavano quindi di volta in volta comitati turistici che avevano il compito di accogliere i viaggiatori, organizzare escursioni, distribuire opuscoli e cartine, segnalare ai gitanti ristoranti, caffè, e trattorie a buon mercato³². A Gaeta, una delle mète preferite dai romani, nell'estate del 1932 i festeggiamenti per i viaggiatori prevedevano regate a vela, visite guidate ai monumenti, partite di calcio e musica in piazza³³. A Recoaro, nell'agosto del 1931, i turisti "popolari" assistettero a un concerto mattutino nel salone delle Regie Fonti, a una successiva corsa ciclistica, a un concerto pomeridiano in piazza, all'esibizione di gruppi folcloristici³⁴. La capillare macchina amministrativa dello Stato fascista si metteva in moto dunque per assicurare ai viaggiatori un piacevole soggiorno. E ciò non riguardava soltanto le autorità comunali. A esempio le locali federazioni fasciste del commercio, in occasione dell'arrivo dei gitanti, raccomandavano ai gestori dei locali pubblici di esercitare un trattamento di favore verso gli occasionali turisti. Le direttive erano chiare: non sarebbero state ammesse lamentele da parte dei viaggiatori sui treni popolari in relazione ai servizi loro offerti. L'obiettivo dichiarato era quello di trasformare ogni gitante in un attivo propagandista dell'iniziativa³⁵.

L'impatto dell'arrivo di una considerevole mole di turisti domenicali sulle economie locali doveva essere forte, a giudicare il fervore con cui, alla fine della prima trionfale stagione dei treni popolari, il podestà di Venezia,

la città che più di ogni altra aveva attratto gitanti dal capoluogo lombardo, e non solo, ringraziò personalmente il duce per l'iniziativa che "aveva comportato notevoli vantaggi economici... a molte categorie di medi e piccoli commercianti"³⁶. Al di là del facile e opportuno entusiasmo del podestà, l'arrivo dei turisti "popolari" risultava ambito da molti comuni a giudicare dal numero di richieste di istituzione di un treno.

Le richieste provenienti da ogni parte d'Italia mettevano in difficoltà le Ferrovie, viste le difficoltà da superare, e la complessità dell'operazione che non permettevano di soddisfare tutta la domanda. Ogni domenica l'amministrazione ferroviaria era costretta a stravolgere l'orario ferroviario – come detto – sopprimendo treni ordinari o modificandone il percorso, e a impiegare personale per l'accoglienza e il trasporto dei viaggiatori. Per istituire un treno occorreva che la Direzione Compartimentale della città di partenza si accordasse con le Direzioni Compartimentali responsabili dei territori attraversati. Il tutto poi si inviava a Roma dove si coordinavano i programmi di tutta Italia. Quando i treni per una singola gita erano più d'uno si assegnava a ognuno di essi un colore e si stabiliva il numero delle carrozze da utilizzare. Infine si stabiliva l'entità del ribasso del prezzo per ogni treno. "I dirigenti e i funzionari delle Ferrovie dello Stato non hanno più respiro dal giorno in cui vennero istituiti i treni popolari", confessava "Il Popolo d'Italia"³⁷.

Tutto questo senza che l'azienda potesse ricavare un utile economico dall'operazione. Il prezzo del biglietto del treno era talmente basso infatti, da non lasciare margini di guadagno alle Ferrovie³⁸.

L'iniziativa poteva avere un significato dal punto di vista economico solo nel caso in cui avesse creato nuove correnti di traffico³⁹. Era questa – abbiamo visto – l'intenzione originaria del ministro Ciano. Accadeva però piuttosto il contrario. Il prezzo del biglietto era così conveniente rispetto a quello di una corsa normale da spingere verso l'acquisto del tagliando popolare tutti coloro che erano costretti a viaggiare per motivi personali o di lavoro, come risultava dal numero dei passeggeri che faceva il viaggio di sola andata⁴⁰. Pertanto una quota parte di traffico passeggeri era sottratta ai treni ordinari, con conseguente danno economico per l'azienda.

Inoltre il costo di un treno popolare poteva essere quasi totalmente coperto solo quando lo stesso viaggiava a pieno carico, comportando così un grande vantaggio rispetto ai treni ordinari che in media trasportavano viaggiatori per un 30% del loro massimo potenziale⁴¹. Ma ciò non sempre accadeva. Anzi in alcune occasioni le Ferrovie trovarono più conveniente far viaggiare gli acquirenti dei biglietti "popolari" sui convogli ordinari, in tal modo svuotando di significato l'iniziativa, e ottenendo il paradossale

risultato di far viaggiare passeggeri a prezzo pieno a fianco di passeggeri a prezzo “popolare”.

Convogli non sempre pieni, e approfittatori dell’offerta, erano le due problematiche che – seppur estranee a molto itinerari che avrebbero richiesto probabilmente l’impiego di un maggior numero di treni, come quelli che portavano a Roma o a Venezia – minavano alla base il progetto dei treni popolari. A esempio i treni Bari-Taranto e Bari-Foggia non richiamavano folle da “tutto esaurito” ed erano sfruttati da molti viaggiatori “privati”⁴².

Tuttavia l’enorme successo di pubblico dell’iniziativa non lasciava dubbi nelle alte sfere del regime sull’opportunità di ripeterla ogni estate e anzi consigliava le stesse a sollecitarne lo sviluppo in qualità e in quantità⁴³.

I treni popolari si rivelavano quindi un’operazione antieconomica per le dissanguate casse dell’azienda, ma oggettivamente utile per il governo, che, al di là delle positive ricadute sulle attività turistiche locali, otteneva il non disprezzabile risultato di allargare l’orizzonte culturale di ampie categorie di residenti nelle grandi città – impiegati, operai, casalinghe, studenti – per la prima volta messi a confronto con realtà nuove, altrimenti irraggiungibili. Tale effetto era facilmente sfruttabile in ottica propagandistica e particolarmente adeguato alle esigenze di un regime politico sempre a caccia del consenso come quello fascista.

La prima stagione dei treni popolari fece registrare cifre da capogiro dal punto di vista della partecipazione del pubblico. Seppur partiti in ritardo, nelle 8 festività intercorse tra il 2 agosto e il 20 settembre, ultimo giorno di gita per quell’anno, i treni popolari trasportarono ben 418.619 viaggiatori, percorrendo la penisola in lungo e in largo per 179.722 chilometri. A questi si aggiunsero anche 80 coppie di treni ordinari che trasportarono oltre 40.000 viaggiatori nei casi in cui non si ritenne utile approntare treni popolari dato il ridotto numero di prenotazioni⁴⁴.

Nei primi giorni di vendita e il giorno della partenza le stazioni si trasformavano in veri e propri bivacchi. A Milano, nella prima stagione, la vendita dei biglietti iniziava alle sei del mattino del lunedì (in seguito fu posticipata di due ore⁴⁵). Già alle quattro del mattino la folla si accalcava agli sportelli. Accadeva quindi che i gitanti, rientrando nella nottata della domenica si incontravano con coloro che erano già in fila per l’acquisto del biglietto per la gita della domenica successiva⁴⁶.

L’incasso complessivo di quella stagione fu superiore ai 7 milioni e mezzo di lire⁴⁷, circa 16,48 lire a passeggero, con un prodotto per viaggiatore km approssimativamente pari a circa 0,060 lire, ben lontano quindi da quello del traffico ordinario che per quell’anno fu pari a 0,187 lire, un risultato inferiore a quello dell’esercizio precedente, che ammontava infatti

a 0,192 lire. Il prodotto medio per viaggiatore – km continuò a scendere negli anni successivi, toccando nel 1934 – 39 le 0,134 lire⁴⁸. Ciò era dovuto in parte al fenomeno del cosiddetto declassamento, cioè dello spostamento dei viaggiatori verso le classi inferiori, ma in parte era causato dalla crescita del numero dei viaggi a tariffa ridotta, tra cui spiccavano naturalmente quelli dei treni popolari⁴⁹.

Il costo economico dell'operazione era però ben ripagato dalla possibilità offerta al regime di occupare il giorno libero delle classi operaie e impiegatizie urbane in un'iniziativa che le coinvolgesse nella conoscenza di altri ambienti, di manifestazioni culturali e folcloristiche a carattere locale, delle opere realizzate dal fascismo. Operazione questa quanto mai necessaria proprio nel momento in cui si iniziarono ad avvertire pesantemente anche in Italia gli effetti nefasti della Grande Crisi.

Il fascismo aveva infatti l'esigenza di mostrare che le sue preoccupazioni si rivolgevano in quel momento verso le classi sociali che più soffrivano le conseguenze della cattiva congiuntura economica, e che le sue ricette per combattere la crisi erano diverse, innovative e più efficaci rispetto a quelle dei paesi cosiddetti capitalistici.

Così, per contrastare la perdita dei posti di lavoro, il regime preferiva puntare sulla carta dei lavori pubblici – una politica che ottenne i maggiori successi non in ottica anticongiunturale bensì in quella più cara ai vertici del fascismo di autocelebrazione del regime⁵⁰ – piuttosto che elargire sussidi ai disoccupati, strada intrapresa a esempio nel Regno Unito⁵¹.

Per favorire o addirittura sollecitare lo svago dei ceti meno abbienti, limitati nelle loro possibilità economiche, i treni popolari sembrarono allora la soluzione più efficace. Il nome stesso assegnato a tali convogli speciali è una spia dell'importanza che i vertici politici attribuivano al significato sociale dell'iniziativa. Inizialmente le Ferrovie dello Stato parlarono di "treni festivi". Fu "Il Lavoro Fascista", quotidiano dei sindacati fascisti, a introdurre per primo l'aggettivo "popolari" per meglio caratterizzare i treni speciali della domenica⁵². Scelta questa che si rivelò utile per inserire l'iniziativa nel novero di quelle messe in atto a seguito di uno degli imperativi di Mussolini che nell'ambito di una strategia di fondo tesa allo sganciamento dalla borghesia, sosteneva fosse maturata in quel periodo la necessità per il regime di "andare verso il popolo"⁵³.

Scoperta la "vocazione" degli italiani a viaggiare, iniziative simili nacquero anche presso i gestori di altri vettori di trasporto, contigui alle Ferrovie, come le tranvie o le ferrovie vicinali, ma anche molto diversi e, sotto l'aspetto dell'economicità, insospettabili, come le aerolinee private⁵⁴.

Anche le Amministrazioni ferroviarie estere guardarono, dapprima con stupore, e poi con sempre maggiore interesse, all'esperienza dei treni popolari, che fu presto imitata, senza mai raggiungere però un livello di sconto pari a quello praticato in Italia⁵⁵.

Le stesse Ferrovie dello Stato nel corso degli anni cercarono di orientare parte dell'affezionata clientela dei treni popolari verso altre forme di offerta che però non riscossero analogo successo, come la riduzione del prezzo del biglietto del 50% in estate per viaggi verso località balneari o termali o climatiche, o come lo sconto di pari importo nei giorni festivi, uno sconto che raggiungeva il 70% per comitive formate da almeno 15 persone⁵⁶. Pur di evitare la formazione di un treno popolare e tutte le difficoltà a essa legate, nell'esercizio finanziario 1932 – 33 le Ferrovie preferirono emettere per alcune località sconti sui biglietti ordinari pari al 70%⁵⁷. «Forse conviene intensificare i biglietti festivi e non i treni popolari»⁵⁸ ammoniva nel 1934 la rivista del Touring Club, «Le vie d'Italia», manifestando così – con eccessiva timidezza – le difficoltà insite nell'operazione. Il pubblico però sembrava ormai aver sposato la causa dei treni popolari con una partecipazione tale da renderne impensabile la soppressione. Dopo un iniziale momento di confusione e incertezza presso le Ferrovie, l'iniziativa assunse presto caratteristiche ben precise: riduzione del prezzo del biglietto pari a circa l'80%; vendita dei tagliandi nella settimana precedente il giorno previsto per la gita; massima utilizzazione delle carrozze; posto a sedere assicurato a tutti; effettuazione nei giorni festivi, con l'eccezione del treno popolare del lunedì riservato a tutti gli iscritti alle associazioni di categorie che riposavano il primo giorno della settimana: parrucchieri, calzolai, macellai, camerieri, addetti alla vendita di generi alimentari e così via; partenza fissata alle prime ore del mattino e rientro in serata o, in alcuni casi speciali, partenza anticipata al pomeriggio del prefestivo e ritorno fissato alla mattinata del giorno dopo a quello di festa; posti di terza classe, salvo l'estensione alla seconda classe in caso di viaggi notturni a lungo percorso; marcia celere con l'abolizione delle fermate intermedie⁵⁹. Quest'ultima caratteristica dei treni popolari, se permetteva il collegamento veloce tra grandi città, escludeva però dalla possibilità di usufruire dei vantaggi dell'iniziativa i residenti in campagna e nei centri minori. Era una falla questa che fu immediatamente individuata e segnalata anche dagli organi di stampa, a cui però difficilmente poteva porsi rimedio⁶⁰. Sollecitata a intervenire sul problema, l'Amministrazione ferroviaria concesse ai residenti in provincia, a partire dal 1932, la stessa riduzione di prezzo applicata ai biglietti dei treni popolari ai tagliandi dei treni ordinari che collegavano i centri minori alle grandi città, introducendo fermate intermedie su

alcune corse⁶¹. Ciò avvenne però solo in occasioni sporadiche, e i treni popolari continuarono a rimanere appannaggio quasi esclusivo della popolazione residente nei grandi centri⁶².

Nelle successive stagioni estive, per tutti gli anni Trenta, il riscontro di pubblico all'iniziativa non accennò a diminuire. In occasione del ferragosto del 1932, a esempio, l'offerta si allargò in quantità e in qualità. Da Torino si poteva raggiungere Venezia, spendendo 32 lire; Roma, spandendone 44; e anche Napoli, con la spesa di 53 lire. Dalla capitale era possibile raggiungere Viareggio con 28 lire; Venezia con 42 lire e a Merano con 47 lire. La Serenissima era meta di viaggio anche per i cittadini di Bari (50 lire il prezzo del biglietto) e di Napoli (51 lire). In totale nelle 17 ricorrenze festive dell'estate del 1932, 948 coppie di treni popolari – e 152 coppie di treni ordinari – trasportarono ben 833.943 viaggiatori. E non basta. Nel 1933 il volume della partecipazione popolare aumentò ancora: le ricorrenze festive interessate dalle gite popolari furono 20; il numero delle coppie di treni popolari salì a 1.049. Questi, e 268 coppie di treni ordinari, trasportarono l'imponente numero di 864.294 passeggeri. A metà degli anni Trenta, con l'aumentare del numero delle gite – che arrivarono a toccare anche le quattro giornate settimanali⁶³ – e dei treni interessati si toccò e si superò la soglia simbolica e significativa del milione di viaggiatori coinvolti.

Tra le mete privilegiate dai percorsi dei treni popolari Venezia era senz'altro la città più ambita. Essa era raggiunta dai residenti di tutte le principali località del Nord Italia, ma anche da quelli di Roma, Bari e Napoli. I cittadini piemontesi, oltre al capoluogo veneto, si indirizzavano verso il Mar Ligure e verso Milano. Anche da questa città partivano frequenti convogli per la Liguria e per il Veneto. Sempre presenti, nelle popolari gite domenicali, i treni che collegavano tra di loro Roma, Firenze e Napoli, e ognuna di queste città con le vicine località balneari. La rete di collegamenti stesa dall'iniziativa dei treni popolari era molto più fitta nel Centro e nel Nord della penisola rispetto all'area meridionale del paese. Nel Sud, l'istituzione dei treni popolari privilegiò la Sicilia e la Puglia, ma con un'intensità non certo paragonabile a quella espressa nelle altre regioni del Centro Nord. Pur con questi squilibri territoriali i numeri ufficiali dei partecipanti all'iniziativa continueranno a crescere fino a raggiungere nell'estate del 1938 il record di 1.226.261 viaggiatori trasportati da 1.538 treni popolari e da 454 treni ordinari in 24 ricorrenze festive. Soltanto per il 1939 – anno in cui la promozione fu interrotta per l'approssimarsi degli eventi bellici⁶⁴ – si registrò un calo nel numero dei treni organizzati e dei partecipanti.

Nella TAB. 1 sono esposte in dettaglio le cifre dei treni e dei passeggeri trasportati nei nove anni di vita dei treni popolari.

Tabella 2. Numero dei viaggiatori con i treni popolari

Anno	Ricorrenze festive	Coppie di treni popolari	Coppie di treni ordinari	Viaggiatori
1931	8	415	80	459.887
1932	17	948	152	833.943
1933	20	1.049	268	864.294
1934	22	1.285	428	1.030.382
1935	22	1.318	460	1.064.262
1936	22	1.516	313	1.195.571
1937	21	1.537	350	1.216.267
1938	24	1.538	454	1.226.261
1939	20	1.137	530	838.575

Fonte: FDS, *Relazioni per l'anno finanziario*, anni corrispondenti.

4

Gli scopi politici dell'iniziativa

È noto che a metà degli anni Trenta il regime, essenzialmente tramite il partito e le sue diramazioni, pianificò l'organizzazione del tempo libero degli italiani⁶⁵. Soprattutto attraverso l'OND molti lavoratori furono così indirizzati verso attività da cui – a causa del loro basso tenore di vita – sarebbero altrimenti rimasti esclusi⁶⁶.

Nati su impulso delle Ferrovie dello Stato, o meglio, del ministro delle Comunicazioni che la riforma del 1924 aveva posto a capo dell'Amministrazione ferroviaria⁶⁷, i treni popolari rimasero invece sempre sotto il controllo degli alti vertici del governo, senza intromissioni del PNF o delle sue numerose organizzazioni dedite alla pianificazione del tempo libero dei cittadini, come appunto l'OND. Alle organizzazioni dopolavoristiche, così come ai sindacati, alle aziende e agli enti, fu concesso soltanto il diritto di prevendita sui biglietti del treno di alcune gite, da esercitare solo in caso tali organizzazioni fossero state in grado di assicurare la partecipazione di un congruo numero di iscritti⁶⁸. La scelta degli itinerari e l'organizzazione dei treni rimase quindi sempre sotto il controllo delle Ferrovie e del Ministero, mentre in alcuni casi, era lo stesso Mussolini a suggerire, o meglio a imporre, l'istituzione di un treno popolare⁶⁹.

Del resto non possiamo dimenticare, che, come abbiamo visto, la possibilità offerta alla popolazione meno abbiente di trascorrere una domenica

estiva al di fuori delle mura domestiche a un costo contenuto, in un primo momento era una delle offerte promosse dalle Ferrovie per incrementare il movimento viaggiatori. Fu il grande successo subito riscosso dall'iniziativa che – ribadiamo – inizialmente colse del tutto di sorpresa i vertici dell'amministrazione ferroviaria, a convogliare sul progetto l'attenzione dei vertici politici del regime. Impressionati dal favore con cui furono accolti i treni popolari, Mussolini e Ciano sollecitarono le Ferrovie a perfezionare e sviluppare l'iniziale programma che doveva inizialmente limitarsi a offrire alcuni treni speciali a prezzi scontati per collegare alcuni grandi città alle località balneari e unicamente nel solo mese di agosto del 1931. Gli aspetti economici dell'operazione, che certo dovevano preoccupare i vertici aziendali, erano considerati invece del tutto trascurabili in sede di valutazione politica, dove l'iniziativa dei treni popolari era da considerare sotto tutt'altra luce. Le ragioni della politica, e segnatamente della politica del consenso, sopravanzavano del tutto quelle, assai più severe, dell'economia.

A testimonianza dell'importanza che il progetto aveva assunto nell'ambito della più generale strategia di organizzazione del tempo libero dei cittadini intrapresa dal regime fascista vi è l'attenzione con cui lo stesso Mussolini seguiva le performance dei treni popolari. L'elenco delle gite, redatto settimanalmente dalle Ferrovie, doveva essere preventivamente visionato dalla presidenza del consiglio e da essa approvato. Solo dopo il visto del duce l'elenco degli itinerari prescelti era reso noto al pubblico e la macchina organizzativa dei treni popolari poteva prendere avvio⁷⁰. Inoltre il duce si preoccupava che la misura del successo della promozione fosse resa nota attraverso gli organi di comunicazione immediatamente dopo ogni giornata. Mussolini ordinò di diffondere i dati del numero dei partecipanti alle gite allo scopo di meglio mettere in evidenza le capacità di mobilitazione del regime, ma anche per promuovere l'iniziativa e autoalimentarne il livello di partecipazione popolare⁷¹. Così i quotidiani del martedì, anche attraverso semplici trafiletti e in mancanza di una cronaca dettagliata della giornata, propagavano tramite la pubblicazione del numero dei partecipanti il successo ottenuto dai treni popolari della domenica precedente. Anche l'Istituto LUCE non si sottraeva all'opera di celebrazione della massiccia adesione di popolo ai viaggi popolari. I cinegiornali mostravano scene di folle sorridenti alle stazioni di Milano centrale e di Roma Termini, sui vaporetti a Venezia o tra gli scavi archeologici di Pompei inframmezzati da eloquenti didascalie che illustravano i numeri dei partecipanti alle gite⁷².

Grazie ai treni popolari parte del ceto medio basso della popolazione aveva la possibilità di prendere il treno per la prima volta, di viaggiare ogni settimana nei mesi estivi, di raggiungere un'altra provincia o addirittura

un'altra regione. Molti italiani avevano finalmente l'opportunità di visitare di persona città mitiche come Roma o Venezia, o i luoghi diventati sacri della patria, come i campi di battaglia; località di cui fino ad allora si era soltanto sentito parlare, o letto sulla stampa. Diventava finalmente possibile assistere di persona a eventi per i quali alcune città italiane erano note anche all'estero, come il palio di Siena, la stagione lirica all'Arena di Verona, la Fiera del Levante a Bari, il gran premio automobilistico di Monza, la Biennale d'Arte a Venezia. Ancora più significativamente le gite popolari consentivano a molti di visionare le grandi opere pubbliche realizzate a pioggia su quasi tutto il territorio nazionale e ampiamente propagate come uno dei principali risultati delle capacità del "fare" del regime. Realizzazioni che i cittadini, prima di allora, potevano conoscere soltanto attraverso le proiezioni dei cinegiornali LUCE, diventavano ora oggetto e meta di una sorta di pellegrinaggio. L'antieconomicità della promozione, rilevante solo dal punto di vista aziendale, impallidiva di fronte a tanti e tali aspetti positivi e al loro sicuro impatto sociale. Il fascismo, ovviamente, non poteva certo lasciarsi sfuggire la ghiotta occasione di rivendicare il merito di risultati di tale rilievo. Risultati che appaiono assai più significativi se si pensa che il turismo di massa nel nostro paese era al di là da venire, e che il viaggio per diporto ancora non rientrava minimamente nelle abitudini degli italiani appartenenti al ceto medio-basso.

In quest'ottica di enfattizzazione degli aspetti propagandistici legati all'iniziativa dei treni popolari, quali erano gli effetti positivi connessi alla loro promozione che gli organi di stampa tendevano maggiormente a celebrare?

Innanzitutto il cambio di mentalità che le gite sembravano aver indotto negli italiani.

Gli italiani non erano soliti viaggiare a scopo turistico [scriveva, a ragione, Giovanni Pala, deputato al Parlamento sul "Popolo d'Italia" del 1932] questo non accadeva solo per ragioni economiche [continuava l'onorevole] il viaggiare era considerato fatto straordinario richiedente motivi di speciale rilievo. Si era formata un po' in tutti una mentalità sedentaria che non era facile superare ed alla quale la maggior parte si adattava per un senso di abitudine. La mentalità è stata superata. Il regime ha rimosso l'ostacolo economico con i treni popolari⁷³.

L'immagine dell'italiano pigro e pantofolaio, che il regime intendeva demolire, sembrava quindi smentita proprio dalla grande affermazione dei treni popolari che, in tal senso, riuscivano a ottenere migliori risultati rispetto a tante altre iniziative di partito, sfatando luoghi comuni duri a morire.

«Persino i romani – scriveva “Il Messaggero” – muovendosi a legioni ogni domenica hanno dimostrato di non essere quegli apatici di cui finora si è favoleggiato e di apprezzare come si conviene la provvida istituzione dei treni popolari»⁷⁴. Quasi con sorpresa i quotidiani registravano la “frenesia di viaggiare” che i treni popolari avevano suscitato negli italiani⁷⁵. Da semplice iniziativa promozionale, l’invenzione dei treni popolari si trasforma così – secondo la stampa – in uno dei più importanti “coefficienti cui il regime si vale per innalzare il livello medio della cultura e della salute fisica popolare”⁷⁶.

Riportiamo qui di seguito, tra i moltissimi che si potrebbero citare, due brani di due articoli, apparsi rispettivamente sul “Popolo d’Italia” e sul “Messaggero” in quegli anni, esemplificativi di come la stampa presentava i pregi dell’iniziativa:

La Rivoluzione ha operato delle sostanziali trasformazioni non solo nello spirito pubblico, ma anche nell’intimo modo di pensare, sentire e di vivere di ogni individuo – scriveva “Il Popolo d’Italia”. Non più l’osteria, non più l’ozio prolungato a cavalcioni di una sedia, non più lunghe interminabili soste ai polverosi crocicchi del paese o sulla porta di casa, non più il febbrile gioco delle carte nell’atmosfera irrespirabile dei bassifondi. [Prima] la gente si chiudeva in se stessa...deformava il proprio spirito nelle meschine diatribe di campanile⁷⁷.

Scrivendo invece “Il Messaggero”:

La conoscenza di luoghi e di uomini, di industrie e di panorami, di reliquie del passato e di conquiste moderne non può che generare negli italiani un più alto orgoglio della propria origine e un più smisurato amore per la propria terra. Ma il viaggiare era un lusso consentito alle classi alte; il popolo era fatalmente escluso dai benefici svaghi del diporto non soltanto per le alte tariffe dei trasporti ma da un diffuso senso di neghittosità di fronte alla novità dell’impresa che lo rendeva spaesato prima ancora di avventurarsi.

Adesso, invece,

si viaggia in allegra compagnia, diretti tutti ad una medesima mèta, il che facilita la visita dei luoghi, allieta le brigate familiari, impedisce al forestiero di sentirsi estraneo tra gente sconosciuta⁷⁸.

Un altro merito dei treni popolari particolarmente caro alla propaganda era quello che essi favorivano gli spostamenti interni di una parte ristretta ma significativa della popolazione, ponendola così, per la prima volta, a contatto diretto con altre realtà. Ciò era rappresentato come testimonianza

della presunta capacità del fascismo di abbattere le secolari barriere interne del paese e di avvicinare gli italiani di province diverse. Un obiettivo questo perseguito dal regime anche attraverso le ottime performance delle Ferrovie che, grazie alla progressiva elettrificazione della rete e allo sfruttamento delle direttissime, in quegli anni avevano ridotto notevolmente i tempi di percorrenza delle tratte principali⁷⁹.

In un testo pubblicato in occasione del centenario delle ferrovie italiane, l'ingegnere Enrico Monti, uno storico della materia, afferma che l'istituzione dei treni popolari permetteva di ottenere il risultato che: «i montanari scendessero a vedere e a conoscere il nostro bellissimo mare; che i rivieraschi prendessero contatto colle nostre superbe montagne; che insomma le ferrovie avvicinassero e affratellassero sempre più gli abitanti meridionali con quelli settentrionali, gli isolani con i continentali»⁸⁰. Secondo il "Popolo d'Italia" i treni popolari davano «a molti italiani, per i quali la Patria finiva, si può dire, alle mura della propria città, un più ampio respiro spirituale, e accendeva[no], in molte anime, il palpito di un amore e di un orgoglio nazionale»⁸¹.

Grazie a una strategia di comunicazione non meno ardita, l'iniziativa poi era ricollegata dai giornali ai due momenti storici a cui il Fascismo pretendeva, in qualche modo, di rifarsi: il Risorgimento, momento di unificazione della patria, e la Grande Guerra, momento di unificazione degli spiriti⁸². D'altra parte, già la classe dirigente postunitaria, rispondendo a un'esigenza allora quanto mai pressante, aveva utilizzato lo strumento delle corse ferroviarie a prezzi scontati per favorire l'incontro di cittadini di comuni diversi, allo scopo di sviluppare un comune sentimento unitario⁸³. I treni popolari non erano certo nati con questo obiettivo. Tuttavia le gite potevano contribuire, almeno secondo "Il Messaggero", a «cementare il cameratismo tra provincia e provincia, regione e regione»⁸⁴. Per il quotidiano romano «Tutta questa fusione di gente di ogni regione rappresenta la forma più efficace della eliminazione di ogni regionalismo... con evidenti vantaggi nel campo delle cognizioni generali e col trionfo della fraternizzazione nazionale»⁸⁵. A bordo dei treni popolari «in un contrasto di dialetti, notiamo fusi gli abitanti delle diverse regioni», scriveva "Il Gazzettino di Venezia"⁸⁶.

Infine, altro elemento a favore dei treni popolari, era che essi offrivano una sia pur fugace occasione ai cittadini di tornare in contatto con la realtà agreste, tema questo, particolarmente caro a Mussolini che intendeva favorire il ritorno alla campagna di coloro che sempre più ammassavano gli agglomerati cittadini. In tal senso, "Gente nostra", la rivista dell'OND esaltava i pregi dell'iniziativa. L'articolaista così si rivolgeva a un ipotetico viaggiatore di un treno popolare:

Tu parti la mattina presto e prendi l'aria fresca a mano a mano che t'inoltri nei campi dove, dopo qualche tempo, distingui il pioppo dal melo e l'erba medica dalle piante di pomodoro, soddisfacendo, così, una di quelle aspirazioni che sono sempre esistite nel cuore di ogni uomo: d'improvvisarsi così agricoltore anche quando la campagna si è vista appena appena e di sfuggita correndo in tram sulla via Nomentana⁸⁷.

La celebrazione dei treni popolari non rimase però un'esclusiva della sola carta stampata o dei cinegiornali LUCE, bensì coinvolse anche il cinema. Nel 1933, Raffaello Matarazzo – un regista emergente impegnato in quegli anni, assieme ad altri artisti, a muoversi alla scoperta turistica, e non solo, dell'Italia e delle sue mille sfaccettature, e che nel dopoguerra diventerà un affermato autore di fortunati melodrammi⁸⁸ – esordisce alla macchina da presa ventitreenne proprio girando una sorta di instant film incentrato sul nuovo fenomeno di massa: *Treno popolare*. Il film fu innovativo per quei tempi: senza scenari, senza ricostruzioni, girato su un vero treno popolare con i gitanti a fare da inconsapevoli comparse, e con i protagonisti che rappresentano persone comuni, impiegati, piccolo – borghesi, segretarie, insegnanti, gente del popolo; uno spaccato sociale futuro protagonista di quel filone del cinema italiano degli anni Trenta ispirato dai lavori di Mario Camerini, e che coincideva esattamente con la fascia di popolazione a cui era rivolta la straordinaria promozione ferroviaria⁸⁹. Il film segue la giornata dei gitanti che dalla stazione Termini, accompagnati dalle note di una orecchiabile e allegra canzoncina scritta dal giovane Nino Rota, all'esordio nel mondo del cinema, raggiungono Orvieto, visitano la cittadina umbra, intrecciano le inevitabili relazioni amorose e, stanchi ma felici, rientrano in serata nella capitale.

Lo stato d'animo che contraddistingue i viaggiatori dei treni popolari – secondo la stampa e il cinema – è quindi quello di persone allegri, felici, spensierate, colme di gioia per aver partecipato attivamente all'iniziativa⁹⁰. Sul treno popolare, si fa amicizia, si scherza, si ride, si canta, si mangia, ci si innamora... si partorisce persino! Il "Popolo d'Italia" nel settembre del 1931 pubblica infatti la notizia, troppo curiosa per poter essere considerata del tutto attendibile, del parto di una bambina avvenuto sulla corsa di ritorno del treno popolare Roma-Anzio, grazie all'intervento di un passeggero medico e di altri due gitanti studenti di medicina⁹¹.

I venti di guerra che già soffiavano al di là delle Alpi e che presto avrebbero coinvolto anche l'Italia decretarono, nel 1939, la fine della stagione dei treni popolari. Tra i primi provvedimenti presi in quei drammatici e frenetici primi giorni di settembre – blocco della circolazione delle auto, divieto per gli esercizi pubblici di servire più di una pietanza, cancellazione

di alcuni treni – ci fu anche quello relativo alla sospensione, a partire da lunedì 4 settembre, dei treni popolari. Nelle stagioni successive, ovviamente, non ci fu più modo di riprendere l'iniziativa⁹². Tuttavia il ricordo dei treni popolari nell'immaginario collettivo non si spense. Ben dieci anni dopo la caduta del fascismo, nel film del 1954 di Mario Mattòli, *Totò cerca pace*, il protagonista, Gennaro Piselli, interpretato dall'indimenticabile artista partenopeo, vive a Firenze, cioè in una dislocazione inusuale per i personaggi normalmente interpretati da Totò nella capitale d'Italia. Per giustificare la presenza di un napoletano nel capoluogo toscano, Totò afferma: «Sono venuto a Firenze con le gite popolari 22 anni fa, e ci sono rimasto».

Del resto, proprio negli anni Cinquanta le Ferrovie dello Stato tentarono di recuperare l'idea dei treni popolari attraverso l'istituzione dei treni turistici, che non riscosero però analogo successo. L'amministrazione ferroviaria non fu in grado di fornire il numero di carrozze necessario per la riuscita dell'iniziativa, poiché il suo patrimonio di materiale rotabile non era pari a quello degli anni Trenta in proporzione alla contemporanea crescita dei servizi offerti e, soprattutto, non assicurò una riduzione del prezzo del biglietto così forte come quella che contraddistinse l'avventura dei treni popolari, la quale rimase quindi un'esperienza unica e irripetibile⁹³.

Al di là delle occasioni che il successo della promozione offrì al regime per facili autocelebrazioni, la stagione dei treni popolari rappresentò un'importante anticipazione della futura affermazione nel nostro paese del turismo di massa che inizierà ad affacciarsi in Italia soltanto negli anni del boom economico⁹⁴. Con i treni popolari centinaia di migliaia di italiani scoprirono per la prima volta il mare, la montagna, e la visita alla città d'arte. Grazie a essi, e all'attività escursionistica dell'OND, per la prima volta gli italiani residenti nei grandi centri si appropriarono «delle esperienze di tempo libero fuori dalla città di residenza»⁹⁵ e la gita domenicale diventò così una piacevole consuetudine⁹⁶.

Note

1. Tra il 1928-29 e il 1931-32 i prodotti del traffico merci calarono del 31,5%, quelli del traffico passeggeri del 13,7%. Tra i fattori che maggiormente incidevano sul crollo del trasporto merci su ferro l'Amministrazione ferroviaria indicava proprio la concorrenza esercitata dal trasporto merci su gomma, nello stesso periodo interessato da un aumento del 12,6% (cfr. ACS, PCM, 1931-33, fasc. 11.2.6652, Condizioni del bilancio e del traffico ferroviari e sulla concorrenza tra ferrovia e automobile, *Relazione a S. E. il Capo del Governo sulle condizioni del bilancio e del traffico ferroviario e sulla concorrenza tra ferrovia e automobile*, 3 settembre 1932, pp. 4-5; Ferrovie dello Stato, *Statistiche Storiche*, IFS, Roma, 1960, tavole 1 e 2).

2. Cfr. Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, *Relazione per l'anno finanziario*, IFS, Roma, anni corrispondenti.

3. Cfr. S. Cecini, *Le premesse della politica ferroviaria fascista: risanamento finanziario e repressione politica (1922-1924)*, in "Dimensioni e problemi della ricerca storica", n. 1/2011, pp. 183-219.
4. Cfr. ACS, PCM, 1934-36, fasc. 11.2.917, *Treni popolari, Appunto per SE il Capo del Governo* del 29 luglio 1931.
5. Cfr. S. Maggi, *Le ferrovie*, il Mulino, Bologna 2013, p. 188.
6. Il Commissariato per il Turismo, uno dei tanti enti pubblici sorti in quegli anni, secondo l'ottica accentratrice dello Stato fascista era stato posto sotto la diretta dipendenza del capo del governo, e aveva il compito di coordinare e controllare lo sviluppo delle attività turistiche su tutto il territorio nazionale. Il Commissariato fu poi abolito nel 1934 e sostituito dalla Direzione generale del turismo istituita presso il Ministero delle Cultura Popolare (cfr. *Notizie ed echi*, in "Le vie d'Italia", 1932, p. 3; *Il Commissariato per il turismo*, in "Il Gazzettino di Venezia" del 3 maggio 1931; RD 23 marzo 1931 numero 371; G. Mariotti, *Storia del Turismo*, Edizioni Saturnia, Roma 1958, p. 210).
7. Cfr. *Come si organizza un treno popolare*, in "Le vie d'Italia", ottobre 1932, p. 386.
8. Cfr. ACS, PCM, 1934-36, fasc. 11.2.917, *Treni popolari, Appunto per SE il Capo del Governo*, cit.
9. Cfr. *I treni del popolo. Mille convogli – mezzo milione di viaggiatori*, in "Il Popolo d'Italia" del 26 settembre 1931.
10. Fra i molti che potremmo citare: Maggi, *Le ferrovie*, cit.; A. Giuntini, *Il turismo ferroviario in Italia dalle origini ai "treni popolari"*, Paper presentato al XIII Economic History Congress, Buenos Aires, 22-26 luglio 2002; C. Lacchè, *La ferrovia da Giolitti a Mussolini*, Agnesotti, Roma 1980; A. Crispo, *Le ferrovie italiane: storia politica ed economica*, Giuffrè, Milano 1940; I. Angelini, *Treni e ferrovie: ieri, oggi e domani*, Salani, Firenze 1975; I. Briano, *Storia delle ferrovie in Italia. 1. Le vicende*, Cavallotti, Milano 1977.
11. Il Rex vincerà il Blue Ribbon o Nastro Azzurro nell'agosto del 1933 (cfr. M. Eliseo, *Rex, "Regis nomen, navis omen": storia di un transatlantico. The Greyhound of the seas*, E. Albertelli, Parma 1992, p. 153).
12. Cfr. *Una fausta giornata per la vita italiana*, in "Il Popolo d'Italia" del 2 agosto 1931.
13. *Ibid.*
14. Cfr. *Speciali biglietti ferroviari domenicali e festivi*, in "Il Popolo d'Italia" del 7 luglio 1931.
15. Cfr. "Il Messaggero" del 26 luglio 1931.
16. Cfr. *Le belle e sane iniziative del regime. Le gite popolari a prezzi ridottissimi*, in "Il Popolo d'Italia" del 28 luglio 1931; *I treni festivi popolari. Le gite indette per domenica 2 agosto*, in "Il Messaggero" del 28 luglio 1931.
17. Cfr. *I viaggi popolari sulle Ferrovie dello Stato*, in "Il Popolo d'Italia" del 29 luglio 1931.
18. Cfr. Istat, *Il valore della lira in Italia*, tavola 21.6; *I treni popolari per domenica*, in "Il Gazzettino di Venezia" del 28 luglio 1931.
19. Cfr. *La commissione dei prezzi constata la cattiva confezione del pane*, in "Il Messaggero" del 25 luglio 1931; ISTAT, *Sommario di statistiche storiche italiane, 1861-1956*, p. 134; R. Bachi, *Prezzi delle merci*, in "Rivista di politica economica", marzo-aprile, 1936.
20. Cfr. Ferrovie dello Stato, *Le ferrovie dello Stato nel primo decennio fascista*, De Agostini, Novara 1932, p. 165.
21. Cfr. R. De Felice, *Mussolini il duce. Gli anni del consenso. 1929-1936*, Einaudi, Torino 1996, p. 67.
22. Cfr. ISTAT, *Sommario di statistiche storiche italiane, 1861-1956*, p. 148; C. Vannutelli, *Occupazione e salari dal 1861 al 1961*, in *L'economia italiana tra il 1861 al 1961*, Giuffrè, Milano 1961, p. 594.
23. Cfr. *I viaggi popolari sulle Ferrovie dello Stato*, cit.

24. Cfr. *Il pieno successo dei treni popolari a Milano*, in "Il Popolo d'Italia" del 30 luglio 1931.
25. Cfr. *L'entusiastico successo dei treni popolari a Milano*, in "Il Messaggero" del 28 luglio 1931.
26. Cfr. *Il grande successo dei treni festivi popolari. Oltre mille biglietti già venduti*, in "Il Messaggero" del 31 luglio 1931 e *Non vi sono più posti per i treni popolari*, in "Il Messaggero" del 1° agosto 1931.
27. Cfr. *I treni popolari. Disposizioni per l'incarozzamento e per l'afflusso dei gitanti alla stazione*, in "Il Popolo d'Italia" del 31 luglio 1931.
28. Cfr. *L'istituzione dei treni popolari festivi accolta con entusiasmo in tutta Italia*, in "Il Popolo d'Italia" del 4 agosto 1931.
29. Cfr. *Il treno per tutti. In via sperimentale per tutto il mese di agosto*, in "Il Messaggero" del 26 luglio 1931.
30. Cfr. ACS, PCM, 1934 – 36, fasc. II.2.917, *Treni popolari, lettera del Capo di Gabinetto alla Presidenza del Consiglio, Beer, al Ministro delle Comunicazioni*, dell'11 ottobre 1931; *Come nascono i rapidi popolari*, in "Il Popolo d'Italia" del 23 agosto 1931.
31. Cfr. *I rapidi popolari. Le mete di domenica prossima*, in "Il Popolo d'Italia" del 25 agosto 1931.
32. Cfr. *Il grande successo dei treni popolari*, in "Il Messaggero" del 30 luglio 1931; *Dodicimila viaggiatori partiti domenica*, in "Il Messaggero" del 30 agosto 1932; *Come nascono i treni popolari*, cit., p. 485; circolare del Commissariato del turismo pubblicata su "Il Popolo d'Italia" del 30 luglio 1931.
33. Cfr. *Per il maggior successo sui treni popolari*, in "Il Popolo d'Italia" del 27 luglio 1932.
34. Cfr. *La gita Venezia Recoaro*, in "Il Gazzettino di Venezia" del 29 agosto 1931.
35. Cfr. *Per i treni popolari. Disposizioni agli esercenti*, in "Il Gazzettino di Venezia" del 4 giugno 1932.
36. Cfr. ACS, PCM, 1934-36, fasc. II.2.917, *Treni popolari, Lettera del podestà di Venezia alla Presidenza del Consiglio* del 28 settembre 1931.
37. Cfr. *Come nascono i "rapidi" popolari*, cit.
38. Cfr. E. Sofocle, *Trasporti e viaggiatori*, in Ferrovie dello Stato, *La gestione di Stato delle Ferrovie italiane*, IPS, Roma 1956.
39. Cfr. *Come si organizza un treno popolare*, cit.
40. Cfr. ACS, PCM, 1934-36, fasc. II.2.917, *Treni popolari, promemoria del 29 giugno 1937 al Direttore Generale delle Ferrovie; I treni popolari per domenica prossima*, in "Il Messaggero" del 6 settembre 1932; *Sono redditizi i treni popolari?*, in "Le vie d'Italia", 1934, p. 376; *Entusiastiche accoglienze popolari alle gite ferroviarie domenicali*, in "Il Popolo d'Italia" del 4 agosto 1931.
41. Cfr. Lacchè, *La ferrovia da Giolitti a Mussolini*, cit., p. 130.
42. Cfr. ACS, PCM, 1934 – 36, fasc. II.2.917, *Treni popolari, Promemoria al Direttore Generale delle Ferrovie, del 29 giugno 1937; I treni popolari per domenica prossima*, in "Il Messaggero" del 6 settembre 1932.
43. Cfr. C. Ciano, *Dieci anni di attività al Ministero delle Comunicazioni*, Pinciana, Roma 1939, p. 319.
44. Cfr. *I treni del popolo. Mille convogli – mezzo milione di viaggiatori*, cit.
45. Cfr. *Undici treni popolari partiranno domenica da Milano*, in "Il Popolo d'Italia" del 29 maggio 1934.
46. Cfr. *Tutto esaurito per il Ferragosto*, in "Il Popolo d'Italia" dell'11 agosto 1931.
47. Cfr. *I treni del popolo. Mille convogli – mezzo milione di viaggiatori*, cit.
48. Cfr. Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, *Relazione per l'anno finanziario 1931-32*, IPS Roma 1932, p. XXXII.
49. Cfr. Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, *Relazioni per l'esercizio finanziaria-*

rio, cit., anni corrispondenti; S. Scoca, *Le Ferrovie dello Stato nel 1935-36*, CEDAM, Padova 1937, p. 4.

50. Cfr. S. Cecini, *Il finanziamento dei lavori pubblici in Italia. Un confronto tra età liberale ed epoca fascista*, in "Rivista di storia economica", n. 3, dicembre 2011, p. 334.

51. Cfr. A. P., Camera dei Deputati, Legislatura XXVIII, Sess. 1929-34, *Discussioni*, tornata del 4 marzo 1932, dichiarazioni dell'On. Calza Bini, p. 6024; A. Giuffrida, *La politica dei lavori pubblici e la disoccupazione*, Vallardi, Milano 1935, p. 7; F. Piva, G. Toniolo, *Sulla disoccupazione in Italia negli anni '30*, in "Rivista di storia economica", 1987, n. 4, p. 357; *L'inizio dei lavori invernali. Come si combatte la disoccupazione in Italia e come la si alimenta in altri paesi*, in "Il Popolo d'Italia" del 19 settembre 1930.

52. Cfr. *Le belle e sane iniziative del regime*, cit.

53. Cfr. A. Starace, *L'Opera Nazionale Dopolavoro*, Mondadori, Milano 1933, p. 12.

54. Cfr. *I treni turistici nelle ferrovie vicinali*, in "Il Messaggero" dell'11 settembre 1931; *Viaggi popolari aerei sulla Roma-Napoli. Andata e ritorno lire 90*, in "Il Messaggero" del 14 agosto 1931; *I viaggi aerei. Tutti i posti per Napoli e Venezia prenotati in poche ore*, in "Il Messaggero" del 18 agosto 1931.

55. Cfr. S. Celi, *Trasporti e viaggiatori*, cit., p. 94; Ferrovie dello Stato, *Le ferrovie nel primo decennio fascista*, IPS, Roma 1932, p. 64.

56. Cfr. *Sono redditizi i treni popolari?*, cit.; *Ribassi ferroviari per località di cura*, in "Il Popolo d'Italia" del 21 maggio 1932.

57. Ferrovie dello Stato, *Relazione per l'anno finanziario 1932-33*, IPS, Roma, p. 132.

58. Cfr. *Sono redditizi i treni popolari?*, cit., p. 376.

59. ACS, PCM, 1934-36, fasc. 11.2.917, *Treni popolari, Appunto per se il Capo del Governo*, cit.; *La ripresa dei treni popolari*, in "Il Popolo d'Italia" del 27 maggio 1932; *Il ripristino dei treni festivi popolari*, in "Il Messaggero" del 27 maggio 1932; *I rapidi popolari*, in "Il Messaggero" del 29 luglio 1932; *I rapidi popolari*, in "Il Messaggero" del 6 agosto 1932; *I rapidi popolari*, in "Il Popolo d'Italia" del 29 luglio 1932; *I rapidi popolari del ferragosto*, in "Il Popolo d'Italia" del 6 maggio 1932; *I rapidi popolari di sabato, domenica e lunedì venturi*, in "Il Popolo d'Italia" dell'11 luglio 1933.

60. Cfr. *Vivo interesse di pubblico per i treni popolari*, in "Il Messaggero" del 22 agosto 1931.

61. Cfr. *La ripresa dei treni popolari*, in "Il Popolo d'Italia" del 27 maggio 1932; *Le gite di domenica prossima coi "rapidi popolari"*, in "Il Popolo d'Italia" del 24 agosto 1932.

62. Cfr. Maggi, *Le ferrovie*, cit., p. 191.

63. *Gite di quattro giorni con i treni popolari*, in "Il Mattino" del 23 giugno 1938.

64. *I treni popolari sospesi da lunedì 4 settembre*, in "Il Popolo d'Italia" del 1° settembre 1939.

65. Cfr. De Felice, *Mussolini il duce*, cit., p. 198.

66. Cfr. V. De Grazia, *Consenso e cultura di massa nell'Italia fascista: l'organizzazione del dopolavoro*, Laterza, Roma-Bari 1981, p. 212.

67. Con la nascita del ministero delle Comunicazioni, il CDA delle Ferrovie dello Stato da organo deliberativo divenne semplice organo consultivo sotto la presidenza del titolare del nuovo dicastero, a cui erano assegnate di fatto la dirigenza e la responsabilità politica e amministrativa del nuovo dicastero (Cfr. Cecini, *Le premesse della politica ferroviaria fascista*, cit., p. 210).

68. Cfr. *Il crescente entusiasmo per i "Rapidi" popolari*, in "Il Popolo d'Italia" del 19 luglio 1932. Alle organizzazioni dopolavoristiche le Ferrovie dello Stato concedevano sconti sul prezzo dei biglietti dei treni ordinari in viaggio il fine settimana pari al 50% a gruppi formati almeno da 5 persone, e tutti i giorni a gruppi formati da almeno 50 persone. Comitive composte da un numero di partecipanti che superava le 5 persone aveva diritto poi a uno sconto sul prezzo dei biglietti pari al 30% tutti i giorni della settimana in prima e

seconda classe (cfr. Opera Nazionale Dopolavoro, *L'Opera Nazionale Dopolavoro*, Società editrice Di Novissima, Roma 1936, p. 89). Nel 1939, quando la stagione dei treni popolari volgeva ormai al termine, l'OND organizzò i treni delle "vacanze fasciste", appositamente dedicati agli iscritti delle organizzazioni dopolavoristiche per viaggi in Italia ma anche all'estero (cfr. *Il primo treno delle "vacanze fasciste" inaugurato da S. E. Starace*, in "Il Popolo d'Italia" del 15 luglio 1939).

69. "Bisogna fare anche un treno Roma-Napoli-Salerno" ordinava perentoriamente Mussolini a Ciano (cfr. ACS PCM, 1934-36 fasc. 11.2.917, Treni popolari, *telegramma di Mussolini a Ciano* del 28 luglio 1931).

70. Cfr. ACS PCM, 1934-36 fasc. 11.2.917, Treni popolari, *lettera della Presidenza del Consiglio dei Ministri al Ministro delle Comunicazioni* del 21 maggio 1936; ivi, *lettera del Ministro delle Comunicazioni alla Presidenza del Consiglio dei Ministri* del 21 maggio 1936; *comunicato alla stampa* del 1936; ivi, *telegramma del sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio al Ministro delle Comunicazioni* dell'8 settembre 1935; ivi, *lettera del Capo di Gabinetto della Presidenza del Consiglio al Ministro Benni* del 31 marzo 1934.

71. Cfr. ACS, PCM, 1934-36, fasc. 11.2.917, Treni popolari, *telegramma di Mussolini a Ciano* del 28 luglio 1931.

72. Cfr. Giornale Luce Ao831, *I treni popolari* dell'agosto del 1931; Giornale Luce Ao979 *Napoli-Venezia, I treni popolari* del luglio del 1932; Giornale Luce Bo105 *Italia. Roma-Napoli-Venezia* del 1° luglio 1932; Giornale Luce Bo482, *Italia, Roma. I treni popolari* del giugno 1934; Giornale Luce Bo501, *Treni Popolari* del luglio 1934; Giornale Luce Bo691, *Italia. Roma – Treni Popolari* del 5 giugno 1935.

73. Cfr. *Turismo fascista*, in "Il Popolo d'Italia" del 18 agosto 1932.

74. Cfr. *I treni popolari per domenica prossima*, in "Il Messaggero" del 6 settembre 1932.

75. Cfr. *Orari e tariffe dei treni popolari*, in "Il Messaggero" del 7 agosto 1931.

76. Cfr. *I treni "rapidi" popolari*, in "Il Popolo d'Italia" del 28 giugno 1932.

77. *Ibid.*

78. Cfr. *Invito al viaggio sui treni popolari*, in "Il Messaggero" dell'8 luglio 1932.

79. Cfr. S. Cecini, *Fascismo ed elettrificazione ferroviaria tra ammodernamento tecnico e politica di prestigio (1922-1940)*, in "Dimensioni e problemi della ricerca storica", n. 2/2012, p. 131.

80. Cfr. E. Monti, *Il primo secolo di vita delle ferrovie italiane*, Soc. editrice fiorentina, Firenze 1939, p. 206.

81. Cfr. *Dieci treni e oltre diecimila viaggiatori sono partiti domenica dalla stazione centrale*, in "Il Popolo d'Italia" del 26 luglio 1932.

82. Cfr. *Il treno per tutti*, in "Il Messaggero" del 26 luglio 1931.

83. Cfr. B. Tobia, *Una patria per gli italiani*, Laterza, Roma-Bari 1998, pp. 93, 94.

84. Cfr. *Pieno successo dei "treni" popolari*, in "Il Messaggero" del 4 giugno 1932.

85. Cfr. *Treni popolari a Venezia*, in "Il Messaggero" del 5 agosto 1932.

86. Cfr. *I treni popolari per domenica*, in "Il Gazzettino di Venezia" del 28 agosto 1931.

87. Cfr. I. Forte, "Gente nostra" del 28 giugno 1936, p. 6.

88. Cfr. G. P. Brunetta, *Guida alla storia del cinema italiano, 1905-2033*, Einaudi, Torino 2003, pp. 195 ss.

89. Ivi, p. 118; Maggi, *Le ferrovie*, cit., p. 190; F. Savio, *Ma l'amore no*, Sonzogno, Milano 1975, p. 364; G. Venè, *Mille lire al mese*, Mondadori, Milano 1988, p. 245.

90. Cfr. *Treni popolari, o della felicità a portata di tutti*, in "Il Messaggero" del 28 giugno 1932.

91. Cfr. *Fiocco bianco sul treno Roma-Anzio*, in "Il Popolo d'Italia" dell'8 settembre 1931.

92. Cfr. *La circolazione delle auto sarà sospesa da domenica 3 settembre*, in "Il Popolo d'Italia" del 30 agosto 1939; *I treni popolari sospesi da lunedì 4 settembre*, cit.

93. Cfr. Sofocle, *Trasporti e viaggiatori*, cit., p. 94.

IL TRENO PER TUTTI

94. Cfr. S. Pivato, *Politica e tempo libero*, in *Tempo libero e società di massa nell'Italia del Novecento*, Franco Angeli, Milano 1995, p. 122.
95. Cfr. C. Mochi, *Commercio e Turismo*, in “Annali dell’economia 1930-38”, Istituto IPSOA, Milano 1983, p. 203.
96. Cfr. M. Degli Innocenti, *La villeggiatura è un diritto per tutti*, in “Il Risorgimento”, n. 2, 1993.

