

AREZZO E LA TOSCANA NELL'ITALIA REPUBBLICANA (1946-1990)

a cura di

LUCA BERTI – GIOVANNI GALLI – GIORGIO SACCHETTI



SOCIETÀ STORICA ARETINA

STUDI DI STORIA ARETINA / 17

*La Società Storica Aretina
dedica alla memoria di Filippo Bagni e di Piero Bruni
un volume alla cui realizzazione hanno contribuito
svolgendo con competenza e abnegazione il loro lavoro
nell'Archivio di Stato di Arezzo*

COMITATO SCIENTIFICO

Walter Bernardi (Università di Siena), Fabio Bertini (Università di Firenze), Robert Black (University of Leeds), Jean Pierre Delumeau (Université de Rennes), Fabio Fabbri (Università di Roma Tre), Franco Franceschi (Università di Siena), Leonardo Rombai (Università di Firenze), Marcello Verga (Università di Firenze).

AREZZO E LA TOSCANA NELL'ITALIA REPUBBLICANA (1946-1990)

Atti del Convegno
Arezzo, 3-5 ottobre 2017

A cura di
LUCA BERTI – GIOVANNI GALLI – GIORGIO SACCHETTI

Prefazione di JEAN PIERRE DELUMEAU



Società Storica Aretina

Volume stampato con il contributo di Chimet S.p.A.



Coordinamento editoriale
Luca Berti

Editing e indice dei nomi
Claudia Bassi

Elaborazione immagini
Foto Tavanti, Arezzo

Stampa
Digital Team, Fano

L'editore resta a disposizione degli aventi diritto con i quali non è stato possibile comunicare e per le eventuali omissioni.

Per le fotocopie ad uso personale e per le riproduzioni volte ad altre finalità si applicano le norme di legge.

© Copyright 2020 Società Storica Aretina

Società Storica Aretina
Via Leone Leoni, 18
Arezzo
www.societastoricaretina.org

ISBN 978 88 89754 27 6

INDICE

Premesse

Luca Berti (Società Storica Aretina)	9
Giuliano Pinto (Deputazione di Storia Patria per la Toscana)	11
Claudio Saviotti (Archivio di Stato di Arezzo)	13

Prefazione

Jean Pierre Delumeau, <i>Ricordi personali di Arezzo</i>	17
--	----

Introduzione

Giovanni Galli – Giorgio Sacchetti	23
------------------------------------	----

I. IL CONTESTO ECONOMICO E DEMOGRAFICO

Leonardo Rombai, <i>La Toscana nel secondo Novecento. Economia e territorio</i>	33
Camillo Berti, <i>Popolazione, società, territorio: struttura e dinamiche di sviluppo</i>	53
Giuseppe Salvini, <i>L'evoluzione dell'economia attraverso i dati della Camera di Commercio</i>	71
Ferruccio Fabilli, <i>La modernizzazione dell'agricoltura</i>	83
Tiziana Nocentini, <i>Fabbriche e sviluppo industriale</i>	99
Giorgio Sacchetti, <i>Sindacati e relazioni industriali</i>	113
Luigi Armandi, <i>La Camera di Commercio</i>	125

II. POLITICA E PARTITI

Mario Caciagli, <i>Il sistema dei partiti della Prima Repubblica in Toscana</i>	147
Claudio Repek, <i>Il Partito comunista</i>	167

INDICE

Marco Manneschi – Carlo Forbicioni, <i>Il Partito socialista</i>	183
Giorgio Sacchetti, <i>Il Partito socialdemocratico e il Partito repubblicano</i>	195
Osvaldo Fierli, <i>Il Partito liberale</i>	205
Omar Ottonelli, <i>La Democrazia cristiana</i>	221
Paolo Testi, <i>Il Movimento sociale</i>	235

III. AMMINISTRAZIONE PUBBLICA, URBANISTICA, SERVIZI

Paolo Bagnoli, <i>La classe dirigente toscana</i>	261
Giovanni Galli, <i>I sindaci di Arezzo dal 1946 al 1963</i>	267
Paolo Ghelli, <i>Gli anni del sindaco Ducci</i>	287
Laura Fanfani, <i>Ricostruzione materiale della città e pianificazione urbanistica</i>	305
Pier Lodovico Rupi, <i>Lo sviluppo della città: infrastrutture, servizi, residenze e industrie</i>	323
Gabriella Cecchi, <i>Il PEEP, una lettura politica</i>	339
Italo Farnetani, <i>Lo sviluppo di sanità e assistenza</i>	359
Paolo Martini, <i>Dall'Ospedale psichiatrico ai Servizi di salute mentale</i>	373
Giulio Bigozzi, <i>Il trasporto pubblico locale</i>	391

IV. SOCIETÀ E COSTUME

Giuseppina Petrocchia, <i>Verso l'uguaglianza di genere (politica e associazioni)</i>	409
Luigi Armandi, <i>Dall'associazionismo culturale all'associazionismo solidale</i>	437
Salvatore Mannino, <i>L'informazione: giornali e nuovi media</i>	461
Giorgio Sacchetti, <i>I movimenti giovanili e il Sessantotto</i>	479
Luca Berti, <i>La Giostra del Saracino fra politica, società e cultura</i>	495
Giorgio Ciofini, <i>Lo sport: attività ed impianti</i>	509

INDICE

V. ISTITUZIONI E ATTIVITÀ CULTURALI

Nino Materazzi, <i>Istituzione e consolidamento dell'Università</i>	525
Elisa Boffa, <i>La Biblioteca "Città di Arezzo": il servizio pubblico</i>	537
Silvia Bianchi, <i>La Biblioteca "Città di Arezzo": le attività culturali</i>	551
Luigia Dragoni, <i>L'Archivio di Stato di Arezzo</i>	563
Michele Loffredo, <i>I Musei della città</i>	579
Matilde Puleo, <i>Le espressioni della cultura artistica</i>	593
Alessandro Boncompagni, <i>Le attività e le strutture teatrali</i>	607
Alfredo Grandini, <i>Le attività musicali e il Concorso polifonico internazionale</i>	615
Giulio Firpo, <i>L'Accademia Petrarca di Lettere, Arti e Scienze</i>	627
Claudio Santori, <i>La Brigata Aretina degli Amici dei Monumenti e del Paesaggio</i>	639

VI. MONDO CATTOLICO

Bruna Bocchini Camaiani, <i>Il mondo cattolico della Toscana nel contesto nazionale</i>	653
Paolo Nepi, <i>La Gioventù italiana di azione cattolica (GIAC) e l'associazionismo cattolico</i>	669
Fabrizio Vantini, <i>Il mondo cattolico fino al Concilio Vaticano II</i>	681
Programma del Convegno	687
Documentazione fotografica	691
Indice dei nomi di persona	757

GIULIO BIGOZZI

IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

LE FERROVIE SECONDARIE NELL'IMMEDIATO DOPOGUERRA

Le distruzioni provocate dalla Seconda Guerra Mondiale, in particolare quelle devastanti procurate alle ferrovie dai bombardamenti del novembre-dicembre 1943 e del maggio 1944, compromisero anche le attività del trasporto pubblico aretino, che perse in quei pochi mesi le condizioni di privilegio che l'avevano contraddistinto dall'aprile 1932 fino al maggio 1944, periodo durante il quale era stata l'unica provincia d'Italia a godere di un servizio ferroviario esteso in tutto il proprio territorio. Tale servizio era infatti garantito da quattro gestori, con ben cinque linee ferroviarie: due in Valdichiana (a est la linea Arezzo-Terontola-Roma delle FS; a ovest la linea Arezzo-Sinalunga della Società LFI); una in Valtiberina (linea Arezzo-Sansepolcro-Fossato di Vico della Società FCA); una in Casentino (linea Arezzo-Stia della Società Veneta) e una in Valdarno (linea Arezzo-San Giovanni Valdarno-Montevarchi-Firenze delle FS).

Nell'immediato dopoguerra, le devastazioni subite dagli impianti fissi e dal materiale rotabile a seguito dei bombardamenti aerei e, soprattutto, dei sabotaggi ai binari, ai ponti e al materiale rotabile operati dall'esercito tedesco in ritirata, determinarono la sospensione del servizio offerto dalle tre Società concessionarie: FCA, Società Veneta e LFI. Inoltre, ai danni subiti dalla ferrovie si aggiunsero anche quelli provocati ai concessionari di auto-linee che, in molti casi, subirono le requisizioni dei propri autoveicoli da parte delle truppe tedesche (Baschetti di Sansepolcro, Lazzi di Firenze, RAMA di Grosseto) e dell'esercito repubblicano di Salò (Maddii di Cavriglia).

I trasporti pubblici erano paralizzati e occorrerà un intenso lavoro di ricostruzione per poterli riattivare. Per quel che riguarda le ferrovie, se quelle gestite da FS, determinanti e strategiche per il Paese, vennero ripristinate velocemente, diversa sorte toccò alle altre tre linee in concessione ai privati. La ferrovia Arezzo-Fossato di Vico, che aveva riportato i danni più ingenti, cessò definitivamente il servizio nel tratto Arezzo-Sansepolcro. A sfavore della sua riapertura al traffico giocò anche il fatto che la stessa fosse l'unica con binario a scartamento ridotto. La ricostruzione della tratta, per avere l'approvazione ministeriale, avrebbe necessitato di un nuovo tracciato, più diretto e compatibile con lo scartamento delle altre ferrovie. Pertanto la ricostruzione non venne approvata dal Ministero.

(...) Quel poco che rimaneva della ferrovia dell'Appennino fu completamente smantellato e venduto a beneficio della sollecita realizzazione del tronco a scartamento ordinario Umbertide-Sansepolcro, attivato il 25 maggio 1956. Le locomotive quasi interamente distrutte vennero demolite (...) altre tre vennero rimesse in efficienza e vendute.

Le ferrovie Arezzo-Stia e Arezzo-Sinalunga corsero il medesimo rischio. Alle resistenze ministeriali, si aggiungeva lo scarso interesse dei vecchi soci privati. Quelli della LFI, nata a Milano nel 1914, erano quasi tutti residenti nel Nord Italia; alcuni erano deceduti e i Bastogi, proprietari della SACFEM, unico grande socio aretino, non erano più interessati al settore. Anche il proprietario della ferrovia Arezzo-Stia (Società Veneta, con direzione generale a Padova), avendo da gestire il ripristino delle ferrovie secondarie del Veneto, sembrava poco interessato alla riapertura della linea aretina. Peraltro era stata bombardata pure la loro sede amministrativa e direzionale di Arezzo, per cui esistevano probabilmente difficoltà logistiche per risolvere con la dovuta prontezza gli innumerevoli problemi connessi alla ricostruzione.

Fu nel maggio del 1946 che alcuni professionisti aretini (Ruggero Bellaveglia, Bruno Venturi e Ferdinando Griselli) rilevarono la maggioranza di LFI, acquistando pacchetti azionari dai principali soci, tra cui la SACFEM di Arezzo, l'Istituto Industriale Ligure di Genova, il Tecnomasio Brown Boveri di Milano, la Banca Agricola Commerciale di Milano e gli eredi di Giacomo Sutter, lo storico presidente che nel 1928 aveva progettato e realizzato l'elettrificazione della linea. I nuovi amministratori, guidati dal presidente Bellaveglia e dall'amministratore delegato Griselli, supportati dai

due maggiori esponenti politici aretini del momento, Amintore Fanfani e Galliano Gervasi, riuscirono a ottenere dal Ministero dei Trasporti l'autorizzazione per i lavori di ricostruzione della ferrovia Arezzo-Sinalunga. Inoltre, previo accordo con la Società Veneta, da cui rilevarono tra l'altro le rovine della sede amministrativa, acquisirono anche la subconcessione della ferrovia Arezzo-Stia.

Il passaggio delle due concessioni a un solo gestore pose fine a un periodo di incertezza su chi avrebbe dovuto ricostruirle. LFI vantava un direttore di esercizio estremamente competente e preparato come l'ingegnere Luigi Bigazzi che, assieme a un nucleo di validi collaboratori, oltre a riparare i danni di guerra, in previsione della futura elettrificazione della linea Arezzo-Stia, aveva predisposto l'alimentazione elettrica direttamente alla Stazione di Pesciola, acquisendola dalla sottostazione FS di Ponticino. LFI aveva così potuto evidenziare al Ministero, che ne riconobbe la validità nel 1947, l'economicità che avrebbe potuto essere conseguita con l'unificazione dei due esercizi e l'omogeneizzazione di un unico parco rotabile.

Per le spese di ricostruzione delle ferrovie in concessione e subconcessione italiane era assicurato il concorso dello Stato, previsto dalla legge n. 410 del 14 giugno 1949. Grazie a tale legge, lo Stato avrebbe corrisposto il totale della spesa sostenuta per il ripristino delle opere e impianti fissi, quali beni gratuitamente reversibili allo Stato alla fine della concessione, e fino al 50% della spesa sostenuta per il materiale rotabile, sia per la riparazione di quello danneggiato, sia per quello nuovo acquistato. Secondo quanto riportato dalla Relazione generale della ricostruzione, elettrificazione ed esercizio delle ferrovie Arezzo-Sinalunga e Arezzo-Pratovecchio-Stia, presentata nel 1950 dagli amministratori di LFI al Ministero, la spesa complessiva fu di 980 milioni di lire: 284 milioni per la ricostruzione di entrambe le linee, compreso l'elettrificazione della ferrovia Arezzo-Stia e 696 milioni per il materiale rotabile.

Così entrambe le linee vennero riattivate. L'11 aprile 1948, appena una settimana prima delle elezioni politiche, alla presenza del ministro Amintore Fanfani, fu inaugurata la riapertura del tratto Arezzo-Foiano della Chiana, operata con locomotive diesel noleggiate dalle FS. Di seguito, completati gli allacciamenti elettrici alla Stazione di Pesciola, nel marzo dell'anno successivo venne aperta al traffico l'intera linea Arezzo-Sinalunga. Il 24 settembre 1950 fu riattivata anche la ferrovia Arezzo-Stia, sia pure con locomotive a vapore. La trazione elettrica dei treni arriverà in Casentino solo nel corso del 1954, insieme alle nuove elettromotrici Breda. Nel frattempo LFI

aveva appaltato i lavori di ricostruzione del Palazzo di via Guido Monaco n. 37, i cui ruderi aveva acquistato dalla Società Veneta e, alla fine del 1951, divenne la sua nuova sede amministrativa e legale. Dal 1950 riprese così a pieno ritmo il traffico dei viaggiatori e delle merci nelle ferrovie del Casentino e della Valdichiana. Non venne più recuperato il movimento registrato negli anni Trenta, ma per tutti gli anni Cinquanta LFI, con una dotazione organica di circa 230 dipendenti, trasportò una media annua di oltre 2,3 milioni di viaggiatori e 30 mila tonnellate di merci.

VECCHIE E NUOVE SOCIETÀ CONCESSIONARIE DI AUTOLINEE EXTRAURBANE

Le aziende di autolinee esistenti prima della guerra erano in gran parte a conduzione familiare e svolgevano prevalentemente servizi extraurbani di collegamento fra le Stazioni ferroviarie e i paesi o le località di montagna non raggiunti dalle ferrovie; in alcuni casi anche servizi per le maestranze di grossi complessi industriali o della miniera di Santa Barbara, a Cavriglia. I mezzi trasportavano anche la posta e per questo gli autobus venivano chiamati “postale”, oltre che “corriera”, dalla popolazione. Già dall'immediato dopoguerra, tutte assieme queste Società non erano più in grado di soddisfare la richiesta di trasporto pubblico. Infatti, oltre alla sospensione dei servizi ferroviari sopra ricordata, bisognava anche far fronte ai bisogni della ricostruzione, al nascente “boom economico” e allo sviluppo urbanistico della città. Pertanto, si crearono le condizioni favorevoli alla nascita di nuovi concessionari privati, in alcuni casi come prosecuzione naturale della precedente attività di procaccia postale, in altri come Società di capitali, per i servizi più complessi, cui bisognava provvedere con una organizzazione articolata e con investimenti adeguati per l'acquisto di autobus.

Sia le nuove Società che le altre già esistenti, richiedevano le concessioni dei servizi pubblici di linea in applicazione della legge n. 1822 del 1939, le quali venivano rilasciate dall'Ispettorato della Motorizzazione Civile per le linee interurbane, dai Comuni per le linee urbane e dal Ministero dei Trasporti per le linee di gran turismo. I servizi di trasporto non concorrenti alle ferrovie godevano di sussidi da parte dello Stato. Inoltre, erano previsti sussidi statali e altri benefici, quali l'esenzione dal pagamento del bollo di circolazione, per il trasporto postale. Fra le Società di autolinee nate nel dopoguerra si ricordano LAPEA, ALA, CAT e Cortonese Autoservizi: ci sembra oltremodo interessante vedere come e quando si costituirono.

Nel 1945 venne creata in Arezzo la Srl LAPEA (Linee Automobilistiche Pubbliche ed Autotrasporti), con sede in via Garibaldi n. 111. Il capitale sociale iniziale di 300 mila lire fu ripartito in quote uguali dai sei soci fondatori: Luigi Brizzi (presidente del primo Consiglio di amministrazione), Francesco Galoppi, Corrado Padelli, Enzo Verdelli, Pietro Gentilini e Tosella Cioni. Curioso è che i primi bus utilizzati fossero solo due residuati bellici, un piccolo bus FIAT e un Saurer abbandonato dalle truppe tedesche. I primi servizi della LAPEA, come ricordato nella relazione al Bilancio 1965, collegavano Soci-Stia-Pieve Santo Stefano-Caprese Michelangelo con la Stazione ferroviaria e altri piccoli centri. Poi si svilupparono prevalentemente sulla direttrice Arezzo-Foiano-Bettolle-Torrita, con tre corse al giorno e sulla direttrice Arezzo-Forlì, con una corsa al giorno. Alcune corse prevedevano collegamenti alle fabbriche UNOAERRE, Stilbert, Vega e, più tardi, Lebole. Nei primi anni i servizi venivano svolti da cinque autisti e tre fattorini con cinque autobus carrozzati Macchi e motori Bussing. La Società crebbe rapidamente e l'assemblea straordinaria del 23 ottobre 1948 deliberò l'aumento di capitale sociale a 900 mila lire, al fine di reperire le risorse per l'acquisto di nuovi autobus, nominando nel contempo amministratore unico Corrado Padelli.

Nel 1946 nacque a Firenze, con capitale sociale di 100 mila lire, la Spa CAT (Compagnia Autolinee Tiberine) per iniziativa di Serse Bartolomei, Amilcare Corsani, Enzo Ciotti, Gherardo Buitoni e la Società SAIRA, di proprietà della famiglia Toniolo, che sottoscrisse il 52% delle azioni. Oltre a sostituire i servizi svolti dalla ferrovia Arezzo-Fossato di Vico dopo la sua chiusura, effettuando collegamenti per tutta la Valtiberina, la Società ottenne anche concessioni per collegare la Valtiberina con Firenze e con Città di Castello-Umbertide-Perugia. Nel 1947 venne costituita la Srl ALA (Azienda Linee Autotrasporti), con sede a Pian di Sco e un capitale sociale di 500 mila lire, per iniziativa di Raffaello Bruschetini, Italo Gambassi, Renato Dei e Luigi Torniai. Le prime concessioni ottenute servirono per effettuare collegamenti da Figline Valdarno a Firenze e Arezzo; nei giorni di mercato, anche con San Giovanni Valdarno e Montevarchi.

Nel 1949 venne costituita a Firenze dalla Società Lazzi, unica detentrica dell'intero capitale sociale, la Cortonese Autoservizi Srl, con sede legale in via Mercadante 2/B. Dalla visura storica effettuata presso la Camera di Commercio di Firenze non è stato possibile rilevare la dotazione iniziale del capitale sociale, che ammonterà a 30 milioni allorché sarà rilevata nel 1973 da LFI. Amministratore unico venne nominato Ferruccio Lazzi, presidente

della omonima Società controllante. Le autolinee della Cortonese servivano il territorio della Valdichiana Est con direttrici Cortona-Arezzo e Cortona-Mercatale-Perugia. I 15 autobus in dotazione a questa Società erano di diverso marchio: FIAT, Setra, Tigrotto, Lancia 3RO e Alfa 900, autobus quest'ultimi caratterizzati dal fatto che avevano il volante al centro anziché a sinistra.

Nell'immediato dopoguerra e per tutti gli anni Cinquanta si diffuse nell'Aretino una rete di autolinee molto variegata in cui, oltre ai nuovi concessionari, continuarono ad operare quelli dell'anteguerra. C'erano Società di rilievo nazionale come la SITA, nata nel 1912 o regionale come la Lazzi, nata nel 1919, che implementarono le loro linee. La prima, che già collegava Firenze con Bibbiena e l'Alto Casentino, attivò anche servizi di autolinee tra Arezzo e Monteverchi e tra Arezzo e Chianciano Terme. La seconda effettuava anche corse da Firenze per Perugia. Continuarono a prestare servizio anche Baschetti Paolo & Tomei in Valtiberina e Maddii Florindo in Valdarno. Sempre in questo periodo fece la comparsa in Valdarno la ditta di autoservizi Fabbri Valerio, subentrato al padre Torquato, di Laterina. Queste ultime tre ditte, in seguito denominate Baschetti, Maddii e Fabbri, assieme a ALA saranno le uniche piccole-medie aziende del settore che sopravvivranno alla crisi degli anni Settanta.

Si ricordano, infine, altre aziende, la maggior parte delle quali a conduzione familiare, che cesseranno la loro attività negli anni Sessanta-Settanta. In Casentino: Alterini di Poppi, Tacconi di Badia Prataglia, Francioni di Strada, Ghelli e Bellucci di Ortignano Raggiolo, Biagini di Talla, Minelli di Chiusi della Verna, STAS di Stia e Mariani di Bibbiena. In Valdichiana: SAVRAS di Siena, Crott di Castiglion Fiorentino, Tavarnesi & Giomarelli di Foiano della Chiana, Sama e Mariottini di Monte San Savino, Iacomoni di Ambra, Lucattini di Civitella, Gallorini di Castiglion Fiorentino. In Valdarno: SAVRAS di Siena e Migliorini di Firenze.

NASCITA DEL TRASPORTO PUBBLICO URBANO DELLA CITTÀ DI AREZZO

Lo sviluppo urbanistico di Arezzo, conseguente alla ricostruzione, aveva creato le condizioni per dotarla di un vero trasporto pubblico urbano. La città si stava estendendo al di fuori delle mura, con insediamenti abitativi, scolastici e industriali sempre più periferici che necessitavano di essere raggiunti con i mezzi pubblici. Per questo, nel 1948, venne costituita in Arezzo

la Srl INAA (Impresa Noleggio Autoservizi e Automezzi), con un capitale sociale di 300 mila lire, suddiviso in 300 quote detenute da una ventina di soci tra cui Severino Basagni, Giovanni e Athos Moretti, Oreste Migner e Italo Teschi. I soci, prevedendo un ulteriore aumento della popolazione (che, infatti, nei successivi 20 anni si incrementerà di oltre 20 mila abitanti), ritenevano molto probabile lo sviluppo della Società. Inoltre, Basagni e Moretti avevano anche un interesse economico aggiuntivo a costituirlo. Basagni, come concessionario FIAT, avrebbe potuto vendere gli autobus necessari al trasporto, mentre i Moretti, titolari di Garage Italia, avrebbero potuto mettere in campo la loro esperienza, visto che svolgevano un'attività di noleggio autobus già dagli anni Trenta.

Le prime macchine utilizzate per il nuovo servizio furono noleggiate dalla Società SAVRAS, mentre successivamente le prime vennero acquistate dal Sig. Basagni Severino, socio e consigliere della Società, all'epoca concessionario FIAT per la provincia di Arezzo (...) Le linee urbane collegavano Arezzo a Staggiano, Pratantico, Olmo e Giovi. Ma i primi mesi furono veramente duri (...) inoltre le condizioni disastrose delle strade mettevano continuamente a repentaglio la regolarità degli scarsi passaggi (...) Nel 1951 avvenne il primo miracolo con il prolungamento della linea Arezzo-Olmo fino a Policiano e si vide subito il cambiamento con un aumento dei passeggeri. Furono istituite perciò altre linee per Gragnone e Quarata-Buon Riposo (...) Nel 1954 la corriera arrivò fino a Rigutino (...) e il successo di questo servizio spinse la INAA ad acquistare altri mezzi per servire meglio la popolazione (...) Sul finire degli anni 50 furono poi istituite le circolari interne S e D oltre ad alcune corse extraurbane per S. Polo-Antria e Agazzi. Di pari passo veniva seguito il potenziamento del servizio per il nuovo stabilimento della Lebole.

I turni di lavoro per i dipendenti erano molto pesanti e si faceva largo uso del ricorso alle ore straordinarie, onde evitare turni aggiuntivi. Non esistevano relazioni sindacali e solo nel maggio 1962, dopo tensioni e rivendicazioni, scaturite anche in scioperi, fu raggiunto un accordo transattivo aziendale, con i rappresentanti dei sindacati CGIL e CISL, con il quale INAA concesse al personale compensi *una tantum* a stralcio di ogni loro pretesa e rivendicazione per il periodo intercorrente dal maggio 1957 in poi. Tale accordo, probabilmente, acuì le difficoltà economiche della Società, eviden-

ziate dal presidente Athos Moretti con una lettera indirizzata al sindaco nell'aprile 1961.

(...) Già nel 1960 venivano spese £ 700.000 per il pagamento di interessi verso gli istituti di credito (...) il costo chilometrico era arrivato a 151,18 £/km (...) il personale ammontava a 26 unità (24 autisti e fattorini più 2 impiegati) per un costo totale di circa 30 milioni (...) le spese generali invece ammontavano a circa 70 milioni, per cui appare chiara la difficoltà economica e finanziaria della società (...) Il Presidente Moretti ricorda che nel corso del 1961 ci sarà anche l'applicazione per le aziende con più di 25 dipendenti della legge n. 142/1960 - equo trattamento - che comporterà un aggravio presumibile del 20% sugli stipendi da corrispondere al personale.

Nel successivo incontro del 3 ottobre 1961, INAA fece richiesta al Comune per l'ottenimento di un contributo di almeno 100 lire a km, affinché la Società potesse rispettare gli obblighi del disciplinare di concessione per le otto linee in vigore, tra cui le quattro urbane, istituite nel 1959 su richiesta dello stesso Comune, denominate Trasversali T e T2 e Circolari D e S. Il Comune, preso atto delle difficoltà della Società, corrispose a INAA, per l'anno 1961, un contributo massimo di 3 milioni di lire. Contributo che però non fu sufficiente al raggiungimento dell'equilibrio economico.

I CAMBIAMENTI DEGLI ANNI SESSANTA E SETTANTA

Alla fine degli anni Cinquanta, Lazzi e SITA consolidarono la loro espansione nell'Aretino a discapito di piccole aziende già in sofferenza economica. Lazzi assorbì la Srl STAS di Stia (linea Stia-Campigna-Santa Sofia), la Srl Migliorini Cesare di Firenze (linee: Loro Ciuffenna-San Giovanni Valdarno, Montevarchi-Arezzo; Montevarchi-Pontassieve-Firenze), la SAVRAS Srl di Siena (linea Siena-Terranova Bracciolini) e la ditta Crott Angelo (linea Castiglion Fiorentino-Camucia-Arezzo). SITA ottenne alcune concessioni per collegarsi a Chianciano Terme, dove stava edificando una moderna Autostazione, capolinea di una rete capillare che serviva Chiusi, Sarteano e Montepulciano. Sempre in questo periodo la famiglia Baschetti rilevò le azioni dell'altro socio (Tomei) e consolidò la Società, trasformando la sua forma giuridica in Società a responsabilità limitata.

All'inizio degli anni Sessanta, fatta eccezione per FS, tutto il settore del trasporto pubblico aretino era ancora in mano all'industria privata, ma si cominciarono a intravedere le prime difficoltà. Nonostante la crescita economica in corso, infatti, l'attività non risultava così remunerativa come avevano immaginato gli operatori economici che vi si erano cimentati subito dopo la guerra. Le difficoltà erano accentuate dal nascente *boom* della motorizzazione privata, che sottraeva utenti e dai nuovi obblighi contrattuali per i dipendenti, che reclamavano le stesse condizioni accordate dalle prime aziende pubbliche nate nel Paese. Se da una parte c'erano i gestori privati che avrebbero ceduto volentieri le loro aziende, dall'altra nacque e si consolidò la volontà politica e sindacale di creare anche nell'Aretino aziende di proprietà pubblica, come ad esempio era avvenuto nella vicina città di Siena con la costituzione della Municipalizzata AMAS, per la gestione del traffico urbano.

Ad Arezzo l'INAA, come già detto precedentemente, non era più in grado di fronteggiare le criticità del settore e di rispettare gli obblighi contrattuali derivanti dal Disciplinare di concessione stipulato con il Comune nel 1961. Inoltre, come tutti gli altri concessionari, dal 1963 avrebbe dovuto applicare il Contratto nazionale di lavoro degli Autoferrotranvieri, che prevedeva un turno di lavoro giornaliero di sei ore e 40 minuti, con conseguente necessità di incrementare il numero dei dipendenti, a parità di servizio e di ricavi. Pertanto, fin dal 1962, INAA aveva proposto il trasferimento del ramo aziendale al Comune che, del resto, aveva lo stesso obiettivo e aveva comunicato al concessionario che dal 1963 non gli avrebbe rinnovato la concessione. Fu così che, con deliberazione del Consiglio n. 669 del novembre 1962, il Comune di Arezzo decise di assumere in proprio il servizio urbano.

(...) Le motivazioni di fondo, sulle quali poi l'organo comunale si troverà unanimemente d'accordo, erano la necessità di garantire l'efficienza e la regolarità di siffatti servizi oltre che l'indubbio vantaggio per le popolazioni, cose le quali solo un ente pubblico poteva garantire nei confronti di un'impresa gestita con ottica privatistica e con finalità di lucro (...) l'amministrazione comunale si poneva l'obiettivo di adeguare, mediante la futura azienda di trasporto, il servizio alle modificazioni in atto a livello urbanistico e produttivo-nascita nuovi insediamenti abitativi ed industriali (nuovi stabilimenti Lebole Euroconf e Gori & Zucchi); inoltre si puntava ad un controllo tariffario onde veni-

re incontro alle classi lavoratrici ed incentivare comunque all'uso del mezzo di trasporto pubblico.

Ma il processo di "pubblicizzazione" dovette attendere ancora un po', a causa di problemi politici sorti in seno all'Amministrazione e delle richieste di chiarimenti pervenute dall'organo di controllo. Solo nell'aprile 1964, allorché la deliberazione n. 669 del 1962 venne approvata dalla GPA (Giunta Provinciale Amministrativa), nacque la nuova Azienda Municipalizzata dei trasporti, denominata ATAM (Azienda Trasporti Automobilistici Municipali), per fare fronte alle spese della quale il Comune accese un mutuo di 100 milioni di lire. Il 13 maggio il presidente di INAA, Athos Moretti e il sindaco di Arezzo, Aldo Ducci, stipularono l'accordo con il quale, con decorrenza 1 giugno 1964, sarebbe avvenuto il trasferimento del ramo aziendale. Il prezzo di tale cessione fu stabilito in 70 milioni di lire. INAA cedette l'intero parco automezzi, costituito da 14 autobus, e gli altri beni mobili ubicati nell'officina di via Piave e negli uffici di via Cavour n. 56; furono trasferiti all'ATAM anche 46 dipendenti. Fu eletto il primo Consiglio di amministrazione formato da Giuseppe Peruzzi (presidente), Romano Ardimanni, Enzo Tenti, Mauro Casoni, Domenico Buscicchi, Gino Nannini e Saul D'Ippolito.

Nello stesso periodo si verificò una grave crisi economica e societaria in seno alla LFI, accentuata da un esposto alla Magistratura da parte di un dipendente in merito a irregolarità gestionali, che portarono l'anno successivo alla nomina di un amministratore giudiziario da parte del Tribunale di Arezzo. Tale evento accentuò la crisi di questa Società, che già dal 1963 versava in difficoltà finanziarie a causa della lentezza con cui arrivavano gli adeguamenti delle sovvenzioni statali. Sovvenzioni fisse, che divenivano insufficienti nel giro di pochi anni per i notevoli incrementi dei costi di gestione e la contemporanea riduzione dei ricavi. Solo nell'ottobre del 1968, con il passaggio della maggioranza della proprietà in mano pubblica, ebbe fine questo periodo di difficoltà. È singolare il fatto che, in questo caso, il processo di pubblicizzazione fu favorito dagli stessi dipendenti, che nell'anno precedente avevano acquistato le azioni dai principali azionisti privati e poi le stesse al Comune di Arezzo, rappresentato dal sindaco Renato Gnocchi e alla Provincia di Arezzo, rappresentata dal presidente Mario Bellucci.

Nel giro di quattro anni, quindi, gran parte del trasporto pubblico aretino passò dalla gestione privata a quella pubblica, con soddisfazione delle forze politiche e dei sindacati, che lo avevano auspicato. Nel frattempo, continuavano ad acuirsi le difficoltà economiche dei restanti concessionari privati.

Solo per fare un esempio, Corrado Padelli, amministratore unico di LAPEA, nella relazione al Bilancio 1965, ricorda che la sua Società stava incontrando le prime difficoltà operative legate all'aumento dei costi. I tempi stavano cambiando e descriveva così questo cambiamento:

(...) la situazione si fece per noi sempre più difficile anche per l'esasperata concorrenza consentita, e diremmo quasi alimentata fra concessionari di autolinee con i quali dovevamo combattere spesso ad armi impari (...) Si spiega così come, anche se sorretti sempre da un entusiasmo per il nostro lavoro, dovremo gradatamente smobilitare e rinunciare all'esercizio di gran parte dei programmi (...) Abbiamo dinanzi prospettive di tempi ancora difficili sotto l'aspetto economico a causa della mancanza di una efficace politica dei trasporti che sappia dare a chi opera al servizio del Paese il riconoscimento che merita (...).

Pertanto, a conferma di quanto paventato, il bilancio LAPEA dell'anno successivo evidenziò un incremento del 30% del costo dei carburanti e un utile di appena 200 mila lire, a fronte di un fatturato di quasi 40 milioni di lire. Come denunciato da Padelli per la LAPEA e da Moretti per INAA, negli anni Sessanta la crisi stava coinvolgendo tutto il settore. Mentre i costi di gestione aumentavano velocemente, soprattutto quelli del personale e dei carburanti, i sussidi pubblici rimanevano sostanzialmente invariati, i viaggiatori diminuivano di pari passo con il *boom* della motorizzazione privata e le tariffe erano calmierate dagli Enti concedenti. Le aziende a conduzione familiare, pur a stento, riuscivano ancora a resistere, ma sembravano davvero profetiche le parole di Padelli: senza una razionalizzazione dei contributi pubblici, tutte le Società concessionarie del Trasporto Pubblico Locale (TPL) si trovavano in sofferenza e sarebbe stato per loro davvero difficile proseguire l'attività.

Solo dopo il 1970, con la costituzione delle Regioni ed il trasferimento ad esse delle deleghe amministrative in materia di TPL, iniziò il processo di razionalizzazione del settore. Con DPR n. 5 del 1972, si regolamentò il trasferimento per le autolinee tradizionali e con DPR n. 616 del 1977, anche di quelle inerenti le linee integrative alla ferrovia. Intanto proseguiva il processo di pubblicizzazione delle aziende private, sia tramite il rilevamento del loro ramo aziendale, sia tramite l'acquisto della maggioranza delle quote azionarie da parte degli enti locali. Le nuove aziende "pubbliche" avevano quasi sempre natura giuridica di Consorzi o di Municipalizzate. Raramente

erano Società per azioni, a meno che le stesse non fossero già state costituite così in passato e le azioni fossero state trasferite in un secondo tempo dalla mano privata a quella pubblica, come era avvenuto nel caso di LFI qualche anno prima o come avverrà nel caso della RAMA di Grosseto nel 1973.

Così avvenne anche per la CAT, allorché nel 1976 i soci privati cedettero la proprietà azionaria alla Provincia di Arezzo e ai Comuni della Valtiberina. Dopo 30 anni, aveva deciso di abbandonare il settore anche la famiglia Toniolo, che aveva caratterizzato i propri autobus con il logo di un cane levriero, mutuato dalla Società di trasporto passeggeri del Nord America Greyhound. Altro effetto estetico caratterizzante degli autobus CAT, che i Toniolo avevano progettato e realizzato nei loro stabilimenti della Roller di Calenzano, era stato il rimorchio a due ruote, agganciato alla parte posteriore dell'autobus, con il quale venivano trasportate merci e pacchi postali. Mentre il logo rimase anche con la proprietà pubblica, il carrello venne eliminato già dal 1976, a seguito di un accordo sindacale.

Pochi anni prima, si era ulteriormente modificato anche l'assetto proprietario di LFI. Con un aumento di capitale sociale, varato nel 1973, ai due soci pubblici iniziali, Comune e Provincia di Arezzo, si affiancarono altri 31 comuni (tutti quelli del Casentino e della Valdichiana aretina e senese) e la Provincia di Siena, che stimolarono la Società a farsi carico dell'imminente collasso del trasporto pubblico su gomma, sempre più in affanno per la crisi economica e finanziaria dei vettori privati, rilevandone le aziende. Dopo il primo rilevamento di Iacomoni, avvenuto nel 1970, in pochi anni furono assorbite da LFI quasi tutte le piccole e medie aziende in difficoltà, tra cui anche LAPEA (1972) e Cortonese Autoservizi (1973). Nel 1974 si concluse questo percorso, frutto anche di un piano strategico aziendale istitutivo di nuove "autolinee integrative alla ferrovia", approvato poi dal Ministero dei Trasporti, che le finanziò nel 1977 con sovvenzioni analoghe a quelle concesse per le due ferrovie gestite da LFI.

LA LEGGE-QUADRO N. 151 DEL 1981 E LA STABILITÀ DEGLI ANNI OTTANTA

Nonostante l'affermazione delle aziende pubbliche ATAM, LFI e CAT, rimanevano ancora irrisolti i problemi economici e finanziari per tutti gli altri operatori del settore. Per alcuni anni, dal 1977 al 1981, lo Stato era venuto in soccorso delle aziende pubbliche, con l'emanazione dei Decreti Stammati, con i quali aveva garantito ai Comuni il rimborso delle perdite da loro

ripiante alle aziende di trasporto di cui erano proprietari. Ma la vera svolta nella politica del trasporto pubblico locale avvenne con l'emanazione della legge-quadro n. 151 del 1981, che istituì il Fondo Nazionale Trasporti (FNT), in cui confluirono tutti i contributi e i ripiano perdite precedentemente erogati alle aziende del settore da Stato, Regioni, Province e Comuni. Tale Fondo venne poi dallo Stato ripartito alle Regioni, che dal quel momento in poi poterono offrire una certezza contributiva a tutte le aziende esercenti il TPL, sia pubbliche che private, concorrendo alle loro spese di gestione e di investimento e differenziando il contributo solo in base alla tipologia del servizio e alla velocità commerciale dei mezzi utilizzati, più alto per quello urbano, più basso per quello extraurbano.

Da quel momento la discriminante per la prosecuzione del servizio non era più legata alla natura giuridica delle aziende, ma alla loro capacità tecnica, amministrativa e finanziaria. Rimaneva ancora la disparità di trattamento tra Municipalizzate e Consorzi, per i quali i Comuni avevano sempre l'obbligo di legge di ripianare le eventuali perdite di gestione e quelle con forma giuridica privata, come LFI e CAT (e RAMA di Grosseto), per le quali non vigeva l'obbligo, bensì la facoltà, del ripiano delle perdite da parte degli enti locali soci. Questa disparità comporterà, alla fine del 1992, il fallimento della CAT che, pur avendo parametri gestionali migliori di molte Aziende Municipalizzate o Consorzi toscani e italiani, non vide le proprie perdite ripianate dai soci pubblici e non fece in tempo a beneficiare del soccorso dello Stato a tutte le aziende di trasporto italiane, pubbliche e private, avvenuto con la legge n. 204 del 1995.

Negli anni Ottanta, il rischio di fallimento delle società per azioni a capitale pubblico non veniva però percepito. Le certezze normative ed economiche derivanti dalla legge n. 151 del 1981 avevano creato le aspettative per una stabilizzazione definitiva del settore. La stessa CAT aveva rilevato in quei primi anni la Cooperativa Cavrigliese (15 autobus e 20 dipendenti), estendendo i suoi servizi anche in Valdarno, ma accelerando così anche le sue difficoltà economiche e finanziarie, visto che i Comuni del Valdarno non ne divennero mai soci e, quindi, non contribuirono mai al ripiano delle perdite provocate da questi servizi. Nel 1982 LFI acquisì il ramo aziendale SITA di Chianciano Terme (ben 52 dipendenti e 30 autobus), estendendo i suoi servizi nella Valdichiana senese per collegare poi di nuovo questa zona con Arezzo e Firenze; in questo caso i Comuni del Senese erano già soci di LFI e contribuirono al ripiano delle sue perdite in proporzione ai servizi ri-

cevuti, avendo pochi anni dopo sottoscritto anche un aumento di capitale sociale appositamente loro dedicato a tale scopo.

In molti casi vennero potenziati i servizi senza nessuna pianificazione. In alcune aree vi erano sovrapposizioni e duplicazioni di servizi svolti anche da aziende pubbliche appartenenti allo stesso Ente, in altre, invece, i servizi rimanevano carenti. Solo il Casentino era privo di queste duplicazioni, per scelta concorde LFI/Ministero dei Trasporti, allorché erano state istituite le autolinee integrative al treno. Infatti gli abitanti di questa valle, se volevano servirsi del trasporto pubblico, potevano raggiungere Arezzo solo con la ferrovia. Nello stesso periodo vennero a cessare i trasporti postali, ormai desueti e il trasporto merci diminuì notevolmente. Con il fallimento della nuova SACFEM cessò anche il servizio di uno degli ultimi raccordi ferroviari, che permettevano al treno di entrare direttamente nello stabilimento industriale per il carico e lo scarico delle merci, sancendo l'avvenuta marginalizzazione di questo servizio rispetto al trasporto passeggeri. Quest'ultimo evidenziava a sua volta il maggiore utilizzo della ferrovia del Casentino, dove gli insediamenti abitativi e industriali si erano sviluppati attorno alle Stazioni ferroviarie di fondovalle, rispetto alla ferrovia della Valdichiana, dove gli insediamenti erano stati indirizzati verso l'Autostrada del Sole; le Stazioni ferroviarie rimanevano per lo più isolate nella valle e lontane dai centri abitati.

Invece il trasporto dei passeggeri su gomma raggiunse il suo apice e si consolidò proprio negli anni Ottanta, in concomitanza con il massimo sviluppo degli stabilimenti di Lebole e UNOAERRE, allorché Arezzo raggiunse circa 90 mila abitanti. In quel periodo – raccontano i testimoni – si potevano vedere non meno di 25 autobus, appartenenti ai principali gestori di autolinee, che sostavano fuori dello stabilimento Lebole in attesa di riportare a casa gran parte delle “leboline”. Ed era uno spettacolo vedere come, nel giro di cinque minuti dal fischio della sirena, questi autobus partivano tutti assieme con un sincronismo perfetto. Quasi tutte le aziende, agevolate da contributi stanziati con apposite leggi regionali, rinnovarono il proprio parco rotabile e si dotarono di nuovi depositi e officine. Il Comune di Arezzo, a seguito dell'emergenza ecologica dovuta ai gas di scarico degli autobus, scaturita nell'area della vecchia Autostazione (Logge del Grano), nel 1984 realizzò il nuovo Bus Terminal di via Pier della Francesca.

Sempre nel 1984, a seguito della legge regionale n. 14, vennero trasferite le deleghe amministrative in materia di trasporto pubblico alle Province, fatta eccezione solo per le linee di collegamento fra capoluoghi di provincia.

Questo ulteriore decentramento amministrativo servì sicuramente a mettere ordine nel settore e favorì le necessarie razionalizzazioni, visto che la Provincia aveva più opportunità di vigilare sulle aziende e armonizzare domanda e offerta rispetto alla Regione. Nel novembre 1987 il Ministero dei Trasporti subentrò provvisoriamente nella gestione delle ferrovie Arezzo-Stia e Arezzo-Sinalunga, non avendo rinnovato a LFI la concessione scaduta dopo 70 anni. Tale decisione fu in seguito cancellata dalle sentenze del TAR del Lazio e del Consiglio di Stato e nel marzo 1992 LFI riprese la gestione delle ferrovie, ripristinando anche il tratto della linea Arezzo-Stia, rimasto interrotto per tutto il periodo della gestione governativa a causa di una frana in località Mottacce.

Alla fine degli anni Ottanta Arezzo era l'unica provincia toscana in cui sopravvivevano, delle tante che erano nate in Toscana nel secolo precedente e nei primi anni del Novecento, ben due ferrovie in concessione. Qui erano stati sperimentati con successo i primi servizi integrati ferro-gomma, con tariffa unica per entrambi i sistemi di trasporto, anticipando il modello della mobilità collettiva dei decenni successivi. Da allora in poi, a parte la CAT, cui subentrerà la SITA nel 1992, saranno attive sempre le stesse aziende che erano sopravvissute alla crisi economica dei due decenni precedenti: ATAM, LFI, SITA, Baschetti, Lazzi, ALA, Maddii e Fabbri. Queste aziende costituiranno nel 2005 la SCARL Etruria Mobilità, assegnataria dell'intero servizio di TPL provinciale, urbano ed extraurbano, da parte della Provincia di Arezzo.

Nel 1987 ATAM, LFI e CAT svolgevano nell'Aretino la maggior parte dei servizi di trasporto pubblico, gomma e ferro, con circa 9 milioni di percorrenze/km, 10 composizioni treni, 200 autobus e 480 dipendenti, trasportando circa 10 milioni di viaggiatori annui. I loro servizi, assieme a quelli svolti dalle altre aziende private, pur con tutte le difficoltà elencate, hanno sicuramente assolto il compito di accompagnare lo sviluppo urbanistico ed economico dell'intero territorio. Rimanevano alcune anomalie, quali la persistente parcellizzazione delle aziende concessionarie rispetto alle altre province toscane e, soprattutto, il paradosso della mancata unificazione delle tre aziende pubbliche a causa di incomprensibili veti politico-sindacali. Non erano ancora state trasferite dallo Stato alle Regioni le deleghe in materia ferroviaria, cosa che avverrà solo alla fine degli anni Novanta, con la legge n. 422 del 1997. Ciononostante, si può affermare che, alla fine degli anni Ottanta, dopo 45 anni dalla costituzione della Repubblica, si era concluso il percorso di razionalizzazione e stabilizzazione del settore.

FONTI E BIBLIOGRAFIA

ARCHIVIO DI STATO DI AREZZO

Elenco delle Società cancellate trasferite dal Tribunale di Arezzo, SRL LAPEA, busta n. 71 bis, n. 383.

FONTI ORALI RACCOLTE DALL'AUTORE

Testimonianza di Serena Baldecchi, socia e dirigente della società Ala Bus S.r.l. (novembre 2017).

Testimonianza di Paolo Baschetti, titolare e amministratore della società Baschetti Autoservizi S.r.l. (novembre 2017).

Testimonianza di Valter Fabbri, titolare e amministratore della società Fabbri S.r.l. (novembre 2017).

Testimonianza di Fabrizio Galoppi, figlio e nipote di soci costituenti la società Lapea S.r.l. ed ex dipendente della stessa (ottobre 2017).

Testimonianza di Fabio Maddi, titolare e amministratore della società Madii S.r.l. nel periodo preso in esame (dicembre 2017).

Testimonianza di Fabio Moretti, titolare della ditta Moretti (novembre 2017).

Testimonianza di Gabriella Salvietti, Delegata CGIL dello Stabilimento Lebole nel periodo 1970-1990 (novembre 2017).

TESTI

A. GIUPPONI – G. GREMENTIERI, *L'Italia in Viaggio. SITA... e la corsa continua*, Milano, Mondadori, 2003.

C. GIZZI – C. TALICE, *Il trasporto locale nella legislazione comunitaria, nazionale e regionale*, Roma, Istituto Grafico Editoriale Romano, 2000.

G. BIGOZZI, *La Ferroviaria Italiana. Cento anni di storia*, Arezzo, Helicon, 2013.

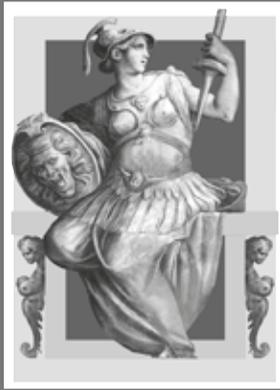
N. CEFARATTI, *Lazzi. Dalla montagna pistoiese alle strade del mondo*, Cortona, Calosci, 1999.

P. MUSCOLINO, *Le ferrovie secondarie di Arezzo*, Rovigo, Modeltecnica, 1978.

R. BELLAVEGLIA – B. VENTURI, *Relazione Generale della ricostruzione, elettrificazione ed esercizio delle ferrovie Arezzo-Sinalunga e Arezzo-Pratovecchio-Stia*, Arezzo, Sinatti, 1950.

S. MAGGI, *I trasporti in provincia di Grosseto*, Firenze, Nerbini, 2013.

S. ROSSI, *Il Trasporto Pubblico Locale in Arezzo*, Arezzo, tip. Badiali, 1993.



€ 30,00

