

SOCIETÀ ITALIANA DEGLI STORICI DELL'ECONOMIA
IN COLLABORAZIONE CON
ISTITUTO INTERNAZIONALE DI STORIA ECONOMICA "F. DATINI" – PRATO

TRA VECCHI E NUOVI EQUILIBRI
DOMANDA E OFFERTA DI SERVIZI IN ITALIA
IN ETÀ MODERNA E CONTEMPORANEA

A CURA DI IGINIA LOPANE
CON LA COLLABORAZIONE DI E. RITROVATO

*Atti provvisori del quinto Convegno Nazionale S I S E
Torino 12-13 novembre 2004*

Avvertenza

Il contenuto è tratto dal cd-rom avente questo frontespizio e, salvo la diversa paginazione, è identico al seguente volume a stampa:

Società Italiana degli Storici dell'Economia, *Tra vecchi e nuovi equilibri domanda e offerta di servizi in Italia in età moderna e contemporanea. Atti del quinto Convegno nazionale, Torino, 12-13 novembre 2004*, a cura di Iginia Lopane - Ezio Ritrovato, Bari, Cacucci Editore, 2007

ISTITUTO INTERNAZIONALE DI STORIA ECONOMICA "F. DATINI"
PRATO –2006

Giovanna Maria Carusotto

INNOVAZIONE E MODERNIZZAZIONE NEL SETTORE DEI TRASPORTI PUBBLICI.

CATANIA TRA '800 E '900

Tra la fine dell'Ottocento e il primo decennio del Novecento, in coincidenza con il miglioramento della congiuntura internazionale, Catania avviò un processo di modernizzazione aspirando a diventare la capitale industriale della Sicilia ed a consolidare i tratti di una città di servizi evoluti in grado di soddisfare le esigenze di una popolazione in continua crescita.

La città etnea sarà definita la *Milano del Sud* in questo periodo ricordato anche come *la stagione d'oro*, come *l'età di De Felice* in quanto Giuseppe De Felice Giuffrida - figura di primo piano quale leader del partito popolare, del movimento dei *Fasci dei lavoratori* e sindaco di Catania per oltre un ventennio - fu il protagonista indiscusso del mutamento economico e sociale della città, nel quadro di quel rinascimento municipale che avrebbe prodotto la legge sulla municipalizzazione dei servizi pubblici del 25 marzo 1903¹.

De Felice Giuffrida dichiarava di riconoscersi nel *socialismo municipale*, che considerava la municipalizzazione dei servizi pubblici uno strumento fondamentale per accelerare il processo di trasformazione della città: il *Comune moderno*, nell'interesse di una popolazione crescente e sempre più esigente, avrebbe dovuto portare avanti, con interventi finalizzati, una politica amministrativa in grado di creare e gestire servizi pubblici efficienti all'altezza dei livelli tecnologici raggiunti in quel momento, come l'approvvigionamento idrico, il gas, l'illuminazione, i servizi igienico - sanitari, gli ospedali, le scuole, i trasporti urbani, le tranvie². Gli altri obiettivi importanti da perseguire erano la lotta all'analfabetismo, le riduzioni fiscali per le nuove iniziative industriali e per rilanciare l'occupazione, lo sviluppo di associazioni di mestiere³.

¹ Sulla Catania di questo periodo si veda G. GIARRIZZO, *Catania*, Bari 1986, pp. 159 -198.

² *La municipalizzazione dei servizi* a Catania fu portata avanti anche con l'appoggio di alcuni esponenti del governo di Giolitti. In questo contesto politico si colloca il sostegno finanziario della Comit che seguì con interesse i più tradizionali versanti della municipalizzazione. Vedi G. BARONE, *Egemonie urbane e potere locale (1882-1913)*, in "Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità ad oggi - La Sicilia", Torino 1987, pp.332-352. Sul tema della municipalizzazione, in generale, cfr. A. GIUNTINI, *La modernizzazione delle infrastrutture e dei servizi urbani in Italia. Temi, risultati e obiettivi della ricerca*, in C. LACAITA (a cura di), *Scienza tecnica e modernizzazione in Italia fra Otto e Novecento*, Milano 2000, pp.127-145 e P. Hertner, *Infrastrutture urbane e politica municipale tra Otto e Novecento. Nota introduttiva*, in "Passato e presente", 25, 1991, pp. 45-49.

³ Le associazioni di mestiere troveranno la massima espressione nella *Camera del lavoro* (57 leghe nel 1904) con diecimila iscritti (cfr. R. SPAMPINATO, *Il movimento sindacale in una società urbana meridionale*, in "Archivio storico per la Sicilia orientale"), 1977, fasc. III, pp.361-419.

Tra i progetti del programma popolare, *la municipalizzazione del pane*, pur se meno consueta, fu quella di maggiore successo con vasta eco anche a livello nazionale⁴.

Creazione di nuove infrastrutture e potenziamento dei servizi caratterizzarono la storia di Catania, nella seconda metà dell'ottocento: l'aggiornamento urbanistico, il risanamento igienico, la sistemazione dei quartieri e della viabilità, il completamento delle linee ferroviarie e l'ampliamento del porto furono i principali progetti elaborati e portati avanti grazie all'impegno di alcuni esponenti dei gruppi dirigenti interessati allo sviluppo economico della città, che avrebbe dovuto assumere un ruolo guida, costituire un punto di riferimento per tutta la Sicilia Orientale⁵. In questo contesto emersero delle figure dominanti come ingegneri, giuristi, medici, tecnici municipali, ai quali furono richiesti nuovi compiti, qualificate competenze e capacità imprenditoriali, speciali tecnologie innovative e nuove forme di gestione⁶. Essi divennero i protagonisti della trasformazione economico - sociale della città, assieme ai commercianti, agli imprenditori sia locali che stranieri⁷.

La sistemazione della viabilità, la realizzazione di un bellissimo giardino pubblico, il *Giardino Bellini*, la costruzione di un teatro moderno, di un grande albergo, un flusso in crescita di forestieri, il successo internazionale di Taormina, la vicinanza di Siracusa e la presenza del vulcano Etna generarono in alcuni ambienti l'opinione che un'adeguata politica di servizi e di at-

⁴ Questa esperienza, vista con simpatia da Giolitti, durò soltanto 4 anni, sia per il diverso atteggiamento dei ministeri Fortis e Sonnino, sia per le difficoltà finanziarie incontrate dal comune. Il progetto della municipalizzazione delle acque incontrò invece la resistenza dei locali "signori dell'acqua" (tra i quali il marchese di Casalotto, il duca di Carcaci, il principe di Manganelli). Per quanto riguarda la questione del riscatto e della municipalizzazione del gas, il 28-12-1903, l'amministrazione municipale (ai sensi della legge 25 marzo 1903) procedette al riscatto per assumere direttamente il servizio pubblico e privato dell'illuminazione, fino a quel momento gestito dalla *Compagnia belga del gas* (cfr. G.Barone, *op. cit.*, pp. 335-342).

⁵ G. GIARRIZZO, *L'età di De Felice - la Milano del Sud* in C. DOLLO (a cura di) in *Per un bilancio di fine secolo. Catania nel Novecento. I primi venti anni*, in Atti del I convegno di studio, Catania 1999, pp.127-141.

⁶ Tra i tecnici municipali, in particolare, meritano di essere ricordati: Filadelfo Fichera e Benedetto Gentile Cusa. Il Fichera – con quasi 30 anni di attività professionale – fu la figura dominante per i diversi progetti riguardanti l'aggiornamento urbanistico, il risanamento igienico (acqua, fognature), gli scavi archeologici (in particolare l'anfiteatro romano) con l'obiettivo di creare anche degli incentivi turistici. Invece, il Gentile progettò il piano regolatore relativo al risanamento dei quartieri esistenti e all'ampliamento della città (cfr. S. BOSCARINO, *Le vicende urbanistiche* in A. PETINO (a cura di), *Catania contemporanea. Cento anni di vita economica*, Catania 1976, pp.144 - 182; G. DATO, *Ingegneria sanitaria e risanamento della città alla fine dell'Ottocento: il contributo di Filadelfo Fichera*, in P. NASTASI (a cura di), *Il meridione e le scienze (secoli XVI-XIX)*, Atti del convegno (Palermo 14-16 maggio 1985), Palermo 1988, pp. 385-401.

⁷ Sul ruolo dei tecnici municipali per la modernizzazione dei servizi urbani in Italia, cfr. A. GIUNTINI, *I tecnici e il Municipio. Gli ingegneri e i servizi urbani a rete in Italia tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo*, in S. ZANNELLI e M. TACCOLINI (a cura di), *Il lavoro come fattore produttivo e risorsa nella storia economica italiana*, Atti del Convegno, Roma 2000, pp. 372-383.

trezzature e di incentivi avrebbe potuto creare a Catania le stesse condizioni di successo turistico di una *città di svernamento come Nizza*⁸.

In assenza di grossi imprenditori locali, le più importanti infrastrutture cittadine furono avviate grazie all'intervento di capitalisti stranieri che spesso si occupavano anche della gestione, sia per le difficoltà di trovare localmente capitali sia per la mancanza di competenze tecniche in settori nuovi come quelli del gas, dell'illuminazione, delle reti tranviarie a vapore ed elettriche⁹.

Una rapida espansione demografica e un conseguente forte processo d'urbanizzazione sono stati tra gli aspetti più significativi che caratterizzarono la società urbana catanese di quei decenni.

Nel 1881 gli abitanti erano oltre 100.000. Assieme a Palermo e Messina, Catania dava alla Sicilia il primato fra le regioni italiane per il numero di città che superavano 100.000 abitanti. Nel ventennio 1880-1901 la popolazione crebbe del 50% (da 100.000 si passò a 150.000 abitanti) e dopo un decennio (nel 1911) si contarono 50.000 abitanti in più (si raggiunse la cifra di 206.609)¹⁰. Dall'unificazione (69.000 abitanti), la città aveva in sostanza triplicato i suoi abitanti! Nel 1887 si metteva in rilievo che "l'emigrazione in aumento nel Paese, era nulla a Catania, anzi l'immigrazione dei forestieri si accresce sempre di più e il caseggiato della città si estende a vista d'occhio"¹¹.

La notevole crescita era da attribuire, in parte, all'incremento naturale (per il 30%) e il rimanente ai flussi migratori di manodopera proveniente dall'*hinterland* agricolo e dai centri minori della provincia attratta dai salari più elevati e dalle nuove opportunità di lavoro create soprattutto dallo sviluppo delle attività legate alla produzione e alla commercializzazione di prodotti agricoli pregiati - vini, agrumi - e di quelle attività industriali legate alla raffinazione e all'esportazione dello zolfo e dei concimi chimici¹².

⁸S. BOSCARINO, *op. cit.*, pp.149-150. I fermenti economici, artistici, culturali di questi anni determinarono, tra il 1914 e il 1916, anche la nascita di ben quattro case di produzione cinematografica, grazie agli investimenti di imprenditori locali, e l'apertura di nuove sale per le proiezioni (nel 1910 se ne contavano dodici, più di quelle presenti a Milano e a Torino). Cfr. M. CASERTA e T. CUCCIA, *L'industria cinematografica a Catania prima della grande guerra*, in C. DOLLO, *op. cit.*, pp. 201-218.

⁹ Diversi imprenditori stranieri avevano già avviato in alcuni centri isolani iniziative industriali e investimenti per la produzione e la raffinazione dello zolfo, nelle ferrovie, nei servizi, nelle imprese per il gas, per l'illuminazione, per i trasporti tranviari, come quella dei Trewella, dei Saraw, dei Percj (cfr. S. LUPO, *Il giardino degli aranci. Il mondo degli agrumi nella storia del Mezzogiorno*, Venezia 1990, pp. 259-260).

¹⁰ ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA, *Comuni e loro popolazione ai censimenti dal 1861 al 1951*, Roma 1960, p. 268; G. CAVALLARI, *Struttura e sviluppo demografico*, in A. PETINO (a cura di), *Catania Contemporanea, cit.*, pp. 341-342; A. ALTAVILLA, *I flussi migratori a Catania*, in C. DOLLO, *op. cit.*, pp.127-141.

¹¹ B. GENTILE CUSA, *Piano regolatore per risanamento e per l'ampliamento della città di Catania*, Catania 1888, p. 64.

¹² G. BARONE, *Op.cit.*, p. 333.

Un settore che conobbe, in questo periodo, una grande crescita fu, per numero di occupati, quello edilizio¹³, ma continuarono ad avere molto rilievo anche le industrie molitorie ed alimentari, le manifatture tessili, tra cui quella della seta, delle tele grezze, del cotone filato, che ebbero il massimo interprete nel cotonificio Feo (con 450 operaie), per l'ottima qualità di prodotti destinati in parte anche all'esportazione. Inoltre, venti stabilimenti producevano il maggior numero di mandolini, chitarre e strumenti musicali a corda di tutto il territorio nazionale. Tra le manifatture di una certa importanza vi erano anche quelle dei tabacchi, che davano lavoro a 600 *sigaraie* e quelle della concia delle pelli¹⁴.

La popolazione in continua crescita, la conseguente urbanizzazione, il rapido sviluppo edilizio, richiedevano infrastrutture più moderne e determinavano l'espansione della domanda di servizi - dall'anagrafe, alla rete idrica, ai servizi igienico - sanitari, alle fogne, all'illuminazione prima a gas e poi elettrica, ai trasporti urbani ed extraurbani, ai servizi postali e telegrafici - che l'amministrazione municipale era chiamata a soddisfare. Le élites politiche locali, i rappresentanti della Camera di commercio di Catania, già nel primo decennio post-unitario, si erano impegnati perché si potesse procedere celermente alla costruzione delle ferrovie, ritenendo che il miglioramento delle comunicazioni avrebbe accelerato lo sviluppo economico¹⁵.

Intorno al 1880 fu completata buona parte della rete ferroviaria che consentì di collegare più facilmente il porto di Catania con i maggiori centri siciliani di produzione dello zolfo (Caltanissetta, Enna, Agrigento)¹⁶. La creazione dei collegamenti ferroviari travolse rapidamente le gerarchie territoriali e i circuiti del traffico mercantile dello zolfo siciliano: alcuni centri minori, favoriti dai nuovi mezzi di trasporto, trassero notevoli vantaggi e registrarono forti incrementi produttivi, mentre altre località si avviarono verso un lento inesorabile declino. General-

¹³ Lo sviluppo edilizio spesso caotico diede luogo a fenomeni speculativi ed a scandali bancari che coinvolsero diversi gruppi dirigenti e alcune strutture produttive e commerciali. Accanto alle filiali del Banco di Sicilia furono aperti sportelli di nuovi istituti come la "Banca Depositi e Prestiti" e la "Cassa Principe Umberto", che si lanciarono in operazioni fallimentari (Cfr. G. BARONE, *I fasci siciliani*, in F. BENIGNO E G. GIARRIZZO (a cura di), *Storia della Sicilia. 2. Dal Seicento a oggi*. La Terza 2003, pp. 88-89).

¹⁴ Camera di commercio e industria di Catania, (d'ora in poi C.C.I.C.), *Il commercio di Catania, Un quindicennio di vita economica (1898-1912)*, Catania 1913, pp.91-99 e 128-149. L'organizzazione dell'*Esposizione agricola del 1907* - come rimarcato dalla pubblicistica dell'epoca - registrò un buon successo per i numerosi visitatori e intese lanciare l'immagine della Catania industriale e mercantile (cfr. S. CATALANO, *Catania nell'Esposizione del 1907*, in C. DOLLO, *Op. cit.*, pp. 183-200).

¹⁵ Sulle vicende delle ferrovie in Sicilia, cfr. R. GIUFFRIDA, *Lo stato e le ferrovie in Sicilia*, Caltanissetta - Roma, 1967; G. CANCEULLO, *Gruppi finanziari e progetti ferroviari nella Sicilia postunitaria*, in "Studi storici" 1986, n. 2, pp. 397- 419.

¹⁶ Camera di commercio ed arti della provincia di Catania, *Relazione economica statistica per l'anno 1881*, Catania 1882, pp. 36-37.

mente, furono le zone interne dell'Isola a spopolarsi a favore delle zone costiere dove più intensi divennero i traffici commerciali¹⁷.

In seguito, grazie all'ammodernamento e all'ampliamento del porto, realizzata la saldatura ferrovie-porto¹⁸, si creò attorno al commercio dello zolfo la complementarità del trasporto marittimo e terrestre, che consentì a Catania, nell'ultimo ventennio del secolo XIX, di diventare il centro principale dello smistamento dello zolfo: il minerale, proveniente dalle miniere dei paesi siciliani, prima trasportato sui carri, arrivava con la ferrovia per essere raffinato negli stabilimenti chimici, costruiti vicino alla stazione ferroviaria, per ripartire subito dopo via mare verso le industrie chimiche della Francia, dell'Inghilterra, della Germania e degli Stati Uniti¹⁹.

La giunta municipale affrontò sforzi finanziari notevoli per il potenziamento delle infrastrutture portuali, per far fronte non solo alla concorrenza del porto di Messina ma anche a quello dell'insenatura naturale della vicina Riposto.

L'asse porto – ferrovia comportò inevitabilmente uno stravolgimento del tradizionale assetto urbanistico: la famosa *passaggiata al mare* fu cancellata dal tracciato ferroviario della marina suscitando aspre polemiche e infinite contestazioni²⁰. Attorno al porto e alle ferrovie furono costruite numerose raffinerie per la lavorazione dello zolfo, diverse fabbriche per la produzione industriale di fertilizzanti e di acido solforico, che in breve trasformarono profondamente il paesaggio naturale della città di Catania, provocando purtroppo gravi danni all'ambiente²¹.

In questi anni fece il suo esordio nella città etnea anche l'industria chimica²².

L'esigenza di impiantare nell'Isola, ed in particolare a Catania una moderna fabbrica chimica, vicina ai luoghi di produzione ed alle raffinerie dello zolfo, in grado di far fronte alle ri-

¹⁷ C'è da ricordare che Palermo uscì sconfitta dallo scontro commerciale con Catania dopo molteplici polemiche tra i ceti mercantili e le élites dominanti delle due città che, per anni, si erano contese l'egemonia commerciale nelle aree dello zolfo. L'espansione dei servizi, che spesso permetteva di ottenere cospicui guadagni, diventerà talvolta occasione d'affari e di sistemazione professionale per gli esponenti della classe dirigente (Cfr. G. BARONE, *op. cit.*, pp.332-352).

¹⁸ Sul porto di Catania si vedano i recenti contributi, in A. COCO e E. IACHELLO (a cura di), *Il porto di Catania, Storia e prospettive*, Caltanissetta 2003, pp.19-23.

¹⁹ La quantità di zolfo trasportato su ferrovia e spedito via mare dal porto di Catania era aumentata notevolmente: da 82.000 tonnellate del 1875 a 302000 tonnellate del 1890 contro appena 45.000 tonnellate trasportati su strade ordinarie. A metà degli anni '80, alla stazione di Catania si raccoglieva una quantità di zolfo maggiore rispetto agli altri porti siciliani (Porto Empedocle, Licata, Termini e Palermo). E a distanza di 20 anni fu mantenuta la stessa posizione di vantaggio.

(C.C.I.C., *Il Commercio di Catania...cit.*, p.137).

²⁰ G. CANCIULLO, *Op. cit.*, p. 404.

²¹ ARCHIVIO di STATO di CATANIA (d'ora in poi A.S. C.), *Memoria del comitato cittadino a difesa della borgata di Ognina e della salute pubblica* in Fondo Prefettura, Affari generali, elenco 41, b. 38/390.

chieste sempre crescenti di prodotti chimici, portò, dopo diversi progetti e dibattiti, alla creazione nel 1892 di uno stabilimento, *l'Insulare*, la “prima fabbrica di prodotti chimici ed industriali, prima non solo a Catania ma in Sicilia, per opera di due imprenditori inglesi”²³. Questa fabbrica rappresentò un fatto sicuramente innovativo non solo per l'Isola ma anche per tutto il territorio nazionale in quanto le industrie chimiche in Italia, generalmente, stentaronο ad affermarsi almeno fino all'ultimo quarto di secolo XIX²⁴.

Negli anni trenta lo stabilimento diventerà uno dei più importanti in Italia per la produzione di solfuro di carbonio e olio di sansa in concorrenza con la città di Marsiglia considerata la “patria del solfuro di carbonio”²⁵.

La realizzazione dei nuovi stabilimenti industriali, lo sviluppo dei commerci, la notevole espansione edilizia determinata dal forte incremento demografico, richiedevano infrastrutture più moderne, un complesso di collegamenti tra il centro storico e le nuove borgate e tra la città e i paesi siti sulle falde dell'Etna, paesi fertilissimi e ricchi di prodotti agricoli e industriali (olio, frumento, vino, agrumi, mandorle, pistacchio, legname), in grado di attrarre i flussi mercantili sull'asse porto – ferrovia.

Le élites dominanti locali, formate prevalentemente dai ceti mercantili e dai rappresentanti della Camera di commercio, reclamavano iniziative e provvedimenti tesi a realizzare la costruzione di nuovi mezzi di trasporto.

Furono due i principali progetti concernenti la creazione di nuovi collegamenti: il primo puntava alla realizzazione di una strada ferrata attorno ai paesi etnei; l'altro prevedeva la costruzione di una rete tranviaria urbana²⁶.

²² G. M. CARUSOTTO, *Industria e ambiente in Sicilia tra '800 e '900: l'esordio dell'industria chimica a Catania*, in “Annali della Facoltà di Economia di Catania”XLVI, 2000, pp.1-28.

²³ I due imprenditori inglesi, Giovanni Trewella ed Edwards Trupp, da diversi anni si occupavano di costruzione di strade e gestione di miniere solfifere ed erano proprietari di importanti imprese, di miniere e di raffinerie di zolfo (A.S.C., Fondo Prefettura, Affari generali, elenco 41 b.38/390).

²⁴ Sull'argomento cfr. V. ZAMAGNI, *L'industria chimica in Italia dalle origini agli anni'50*, in F. AMATORI e B. BEZZA (a cura di), *Montecatini 1888-1966 – Capitoli di storia di una grande impresa*, Bologna 1990, pp. 69-148; R. GIANNETTI, *Tecnologia e sviluppo economico italiano 1870-1990*, Bologna 1998.

²⁵ Il prodotto impiegato come potente insetticida in agricoltura, per combattere la fillossera che colpiva i vigneti (acquistato anche dal governo italiano), era utilizzato anche come solvente nelle industrie per l'estrazione di oli e grassi, per confezionare saponi da bucato purissimi, nelle industria delle pelli e, a partire dagli anni venti, come materia prima per la preparazione di fibre tessili artificiali, della viscosa e del raion. Durante il primo conflitto, lo stabilimento fu assimilato agli *ausiliari* e tutta la produzione passò sotto il controllo del Ministero armi e munizioni. La produzione s'intensificò notevolmente negli anni trenta. Nel 1933 un terzo della produzione fu esportata all'estero (Austria, Ungheria, Belgio, Germania, Malta, Svezia, Egitto e USA (cfr. G. ODDO, *Alcuni problemi di chimica industriale e mineraria della Sicilia*, Palermo, 1946, pp. 83-98; G. M. CARUSOTTO., *op. cit.*, pp. 13-17).

Un consorzio fondato nel 1882 tra la provincia di Catania, la Camera di commercio e i diversi comuni del versante orientale del vulcano stabilì "la concessione della costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata a sistema economico tipo 4°", che partendo dal porto di Catania avrebbe dovuto collegare i centri abitati posti sulle falde dell'Etna per ridiscendere verso il mare fino a Riposto, in modo da rendere più facili gli scambi commerciali e indirizzare così tutto il traffico verso il porto etneo²⁷.

Diversi furono i progetti presentati per la costruzione della ferrovia (chiamata *Circumetnea*)²⁸, ma soltanto nel 1885 l'amministrazione comunale decise l'assegnazione dell'appalto dei lavori all'imprenditore inglese Robert Trewella²⁹, come rappresentante della *Società siciliana dei lavori pubblici*, che assunse l'impegno a completare la linea entro tre anni. La ferrovia sarà però inaugurata soltanto dieci anni dopo³⁰.

Per il finanziamento dell'opera, il Governo, il 23 maggio 1889, si obbligò a concorrere per un importo pari ai 6/10 della spesa totale prevista, mentre il consorzio s'impegnò a pagare il resto in nove anni. Nel tentativo di rastrellare i capitali necessari, la *Società siciliana dei lavori pubblici* cedette tutte le sovvenzioni previste per la costruzione della linea ad una società finanziaria anonima belga "in misura del progredire dei lavori e degli acquisti del materiale mobile"³¹. I lavori però procedettero lentamente per mancanza di sufficienti capitali che determinarono an-

²⁶ Camera di Commercio ed arti della provincia di Catania, *Relazione economica statistica per l'anno 1881*, Catania 1882, pp. 37-39.

²⁷ *Idem*, *Relazione economica- statistica - amministrativa per l'anno 1882*, Catania 1883, pp. 36-39.

²⁸ Cfr. P. CASTORINA, *Stazione e fermate in Catania*, Catania 1886; G. PERROTTA, *Sul consorzio della Circumetnea*, Catania 1893 (Biblioteche riunite Ursino Recupero). Sulle vicende della Circumetnea cfr. F. OGLIARI, *Diletto viaggio. Storia dei trasporti italiani, Sicilia* voll. I- III, Milano 1977; G. SERGI, *La ferrovia Circumetnea, Cento anni intorno al vulcano*, Siracusa 1993; G. CANCIULLO, *Op. cit.*, pp. 397-419.

²⁹ A. S. C., *Amministrazione provinciale. Lavori pubblici*, b. 179. L'imprenditore inglese apparteneva a quella famiglia Trewella che aveva costruito diversi tronchi ferroviari in Sicilia, era proprietaria di diversi agrumeti, miniere di zolfo e raffinerie nella provincia di Catania e Caltanissetta, dell'industria l'*Insulare*, dell'albergo Excelsior di Palermo. L'attività dell'affarista inglese si basò sulla triade zolfo-agrumi ferrovie, cfr. G. CANCIULLO, *op. cit.*, p. 399; S. LUPO, *Op. cit.*, pp. 259-260.

³⁰ Il progetto incontrò forti resistenze da parte delle élites politiche locali, in quanto temevano che la nuova linea ferroviaria potesse facilitare uno spostamento dei commerci da Catania verso il porto di Messina (la superiorità del porto sullo stretto, la presenza di numerose imprese, la maggiore disponibilità di capitali soprattutto stranieri determinavano ancora negli anni '80 il perdurare della concorrenza commerciale di Messina e proprio per questo la giunta municipale etnea aveva puntato e investito molto sul potenziamento del porto (G. CANCIULLO, *Op. cit.*, pp. 404-405).

³¹ E. SCIALOIA, *La società italiana di lavori pubblici assuntrice della ferrovia Circumetnea*, Catania 1895. Federico De Roberto, come sindaco supplente, parteciperà alle vicende relative alla costruzione della Circumetnea e al suo finanziamento sottoscrivendo anche 40 azioni della società (cfr. A. Di Grado, *Signori e popolo*, in A. Coco e Iachello (a cura di), *Op. cit.*, p. 143).

che, tra polemiche e contrasti, numerose varianti del progetto e diverse modifiche dei tracciati previsti.

La ferrovia (chiamata *linea Trewella*), con una lunghezza di oltre 110 km, fu inaugurata il 29 settembre 1895³², ma completata soltanto nel luglio 1898³³.

Il tracciato lungo e tortuoso della linea, le forti pendenze, la lentezza dei convogli ferroviari (chiamate *caffettiere* dai catanesi perché “sbuffano gran fumo e per il procedere a passo di lumaca”) ³⁴ delusero le aspettative di un rapido incremento dei traffici. I primi anni di gestione del servizio presentarono inoltre non poche difficoltà operative. Infine, le alte tariffe e la progressiva concorrenza del trasporto su gomma decretarono l’insuccesso della linea ferrata e soprattutto il commercio dei vini continuò a preferire il trasporto su strada.

Dal 1895 al 1899 non si registrarono che modestissimi utili, ma la situazione peggiorò a mano a mano negli anni successivi. I traffici per il trasporto sia dei passeggeri che delle merci rimasero limitati anche per l’inadeguatezza dei materiali a disposizione. Dagli inizi del 1900 fino agli anni trenta la società registrò bilanci sempre più negativi a causa degli aumenti salariali, dei maggiori contributi agli istituti di previdenza e dell’aumentato costo del combustibile³⁵.

Nel 1938 circolarono per la prima volta le *littorine*, le recenti innovazioni tecnologiche in campo dei trasporti. I sei esemplari d’automotrici, creati appositamente per la ferrovia Circumetnea, apportarono un notevole miglioramento al servizio viaggiatori, sia per la velocità che per il confort e per la ridotta necessità di manutenzione³⁶.

“Una ferrovia che attraversa un paradiso” con enfasi scrisse lo scrittore Edmondo De Amicis, che nel 1905 compì tutto il percorso della ferrovia etnea e, invitando a fare il giro della *circum*, riportò le sue impressioni sui luoghi visitati, sul “viaggio circolare più incantevole che si possa fare in sette ore sulla faccia della terra [con] questa ferrovia che girando intorno al grande

³² A. S. C, *Consorzio per la ferrovia Circumetnea*, b.33.

³³ Le prime dodici locomotive a vapore entrate in servizio, costruite dalla ditta Ernesto Breda di Milano non risposero appieno alle esigenze di servizio, soprattutto per il traino delle merci. Completavano il parco del materiale rotabile 36 carrozze per viaggiatori a due assi, tra cui una carrozza di lusso, 8 bagagliai, 127 carri merci e 14 carri di servizio, tra cui un carro gru. Nel 1910, per l’aumentato traffico e per l’obsolescenza di alcune parti del materiale trainato, sempre la ditta Breda fornì 40 carri merci e 4 carrozze di prima e terza classe. Per far fronte alla necessità di nuovi mezzi di trazione, presso le officine del Borgo a Catania, da maestranze locali fu costruita una locomotiva pressoché identica alle prime dodici (cfr. F. OGLIARI, *op. cit.*, vol I, p. 353; G. SERGI, *op. cit.*, p.85).

³⁴ V. PAVONE, *Storia di Catania dalle origini alla fine del secolo XIX*, Catania 1969, p. 219.

³⁵ Consiglio provinciale dell’economia corporativa. *Relazione statistica 1933*, Catania 1934, pp. 387-389; Consiglio e ufficio provinciale delle corporazioni, *Relazione sull’andamento economico della provincia di Catania nel biennio 1935-1936*, Catania 1938, pp. 254-255.

³⁶ Si trattava delle littorine ALN 56 FIAT versione a scartamento ridotto (cfr. F. OGLIARI, *Op. cit.*, vol. III, p. 1069).

Vulcano con un tragitto di più di cento chilometri allaccia fra loro i più popolosi comuni delle sue falde”³⁷.

Le *littorine* furono utilizzate sino alla fine degli anni '50, quando la concorrenza del trasporto su gomma mise in difficoltà la gestione e determinò la progressiva diminuzione del traffico della ferrovia³⁸.

Così come per la Circumetnea, i primi progetti per la costruzione della rete tranviaria, cominciarono ad essere elaborati alla fine degli anni Ottanta.

Una relazione presentata, nel 1882, alla Camera di Commercio pose in rilievo che "a completamento della rete ferroviaria che allaccia la provincia tutta importa ancora impiantare un sistema di tramways a vapore negli ameni e ridenti villaggi che costituiscono il bosco etneo. Immensi saranno i benefizi e i vantaggi che un sistema di tramways arrecherà, poiché resi assai facili e rapidissimi i mezzi di comunicazione tra il capoluogo e le borgate circostanti, il soffio della civiltà e del progresso aleggerà più presto in queste ultime, gli scambi saranno attivati, le piccole industrie ne avranno giovamento" ³⁹.

I progetti per la costruzione della rete tranviaria (le cosiddette *carrozze per tutti, le carrozze dei poveri*) prevedevano di collegare la città di Catania con i paesi agricoli, le *agrotowns* delle pendici etnee e il centro storico con le nuove borgate più densamente popolate e destinate alla nuova espansione edilizia e commerciale⁴⁰.

Tra l'ultimo ventennio dell'Ottocento e il primo Novecento, la realizzazione di una rete tranviaria - considerata un'importantissima innovazione tecnologica e simbolo di progresso - era diventato uno degli obiettivi principali dei progetti di modernizzazione anche per le città siciliane più grandi.

Le tranvie a vapore ebbero la loro massima diffusione in Italia tra il 1870-1880 e negli anni '90 cominciarono a diffondersi i tram elettrici.

³⁷ E. DE AMICIS, *Ricordo di viaggio in Sicilia*, Catania 1908, pp. 96-105.

³⁸ Attualmente in esercizio, la *Circumetnea* collega 17 comuni, trasporta circa un milione di passeggeri l'anno, è soprattutto un mezzo di attrazione turistico, che consente in modo suggestivo di attraversare tra le lave i paesi alle falde del vulcano Etna (cfr. F. OGLIARI, *Op. cit.*, vol. III, pp. 1069-1085; G. SERGI, *op. cit.*, pp. 75-77).

³⁹ Camera di commercio ed arti della provincia di Catania, *Relazione economica-statistica-amministrativa per l'anno 1882*, Catania 1883, pp. 36-39.

⁴⁰ Per le vicende legate alla *questione tranviaria*, cfr. U. GALANTE, *Relazione al consiglio comunale sui trasporti urbani e sulla pubblica illuminazione al 1947*, Catania 1947; F. OGLIARI, *op.cit.*, vol. I pp.405-429; P. DI GREGORIO, *Socialismo municipale e industria a Catania in età giolittiana*, in "Italia contemporanea", 1987, n.168, pp.45-61, G. BARONE, *Op. cit.*, pp. 342-348.

All'inizio del Novecento il sistema tranviario svolgeva già un ruolo di primo piano per il trasporto collettivo nelle aree della penisola più popolate e le città più importanti possedevano una o più linee urbane ed extraurbane⁴¹.

Dopo la legge del 1903 sulla municipalizzazione dei servizi pubblici, alcuni enti locali intrapresero la gestione diretta per mezzo di aziende speciali, ma il numero di queste esperienze rimase abbastanza limitato. Così come per le ferrovie, le prime imprese di tram furono finanziate soprattutto da capitali esteri, britannici, belgi e tedeschi attratti dalle possibilità di profitti realizzabili generalmente attraverso molteplici operazioni ben congegnate, manovre speculative anche sull'acquisto di materiali spesso scadenti o addirittura obsoleti, svenduti sui mercati europei⁴².

A Catania, nel 1882, dopo l'approvazione da parte del consiglio provinciale del *capitolato generale per la concessione degli impianti delle linee tranviarie*, diversi progetti per la realizzazione di un servizio di tranvie urbane *a vapore*, collegate a quello dell'illuminazione pubblica, furono presentati alle amministrazioni municipali da parte di alcune imprese locali, da affaristi legati a società straniere e anche da finanzieri stranieri interessati alle condizioni offerte dai *contratti di concessione*⁴³ molto convenienti, grazie alle nuove norme legislative favorevoli verso le modalità di trasporto più nuove⁴⁴.

Uno dei primi progetti presentato nel 1882 dall'ingegnere Borgetti chiedeva la concessione per l'impianto e l'esercizio per 90 anni di "un tramway a cavalli e a vapore, che partendo da diversi punti della città, passi per la provinciale strada al lembo del piazzale della ferrovia perché Catania che oggi gareggia con le principali città della nostra penisola, per le sue magnifiche e spaziose strade, per i suoi deliziosi giardini pubblici, per il grandioso porto e Teatro Massimo...manca assolutamente di uscite di campagna"⁴⁵.

Il comune di Catania non accettò tale progetto e passeranno dieci anni di "inutili discussioni tra *passatisti e progressisti*" prima che venisse presa in considerazione un'altra offerta⁴⁶.

⁴¹ Cfr. A. MARCARINI, *Nascita e sviluppo delle linee tranviarie extraurbane in Lombardia 1876-1918*, in "Storia urbana", n. 7, 1979, pp. 3-46; *Idem*, *L'elettrificazione, lo smantellamento e la sostituzione della rete tranviaria extraurbana in Lombardia, 1919-1960*, pp. 3-46; P. BATTILANI, *Limiti e vantaggi della mano pubblica: il trasporto collettivo in Italia in una prospettiva di lungo periodo*, in "Rivista di storia economica" 1998, anno XIV, n.1, pp. 3-34; S. MAGGI, *Politica ed economia dei trasporti (secoli XIX - XX). Una storia della modernizzazione italiana*, Bologna 2001, pp. 45 -58; *Idem*, *Le ferrovie*, Bologna 2003, pp.62-73.

⁴² A. MARCARINI, *Nascita e sviluppo...cit.*, pp. 11-23.

⁴³Le possibilità di profitti realizzabili in questo settore innovativo mobilitarono alcuni imprenditori locali, come l'ingegnere Virgilito, la ditta dei fratelli Prinzi - che operavano nel settore molitorio-, imprenditori legati a finanzieri stranieri (Cfr. F. Ogliari, *Op. cit.*, pp. 405-410).

⁴⁴ P. BATTILANI, *Op. cit.*, p. 12.

⁴⁵ F. OGLIARI, *Op. cit.*, vol. I, pp. 405.

⁴⁶ *Ibidem*, p.410.

Le vicende che portarono alla realizzazione delle tranvie a Catania furono complesse e tormentate - così come accaduto in altre città ⁴⁷, tanto che della *questione tranviaria* si discuterà per quasi un ventennio!

La municipalizzazione dei servizi tranviari, promessa da De Felice, in quel momento era molto onerosa ed impraticabile per la situazione di crisi della finanza comunale, ma anche per la mancanza di competenze tecniche e imprenditoriali adeguate. Il comune non fu capace di fronteggiare gli intensi ritmi dello sviluppo tecnologico e del mutamento della città, perciò si tentò di mediare tra le esigenze della collettività e gli interessi dell'industria privata ⁴⁸.

Soltanto a dieci anni di distanza dal *capitolato generale*, la provincia e il comune di Catania riuscirono a stipulare un contratto con due affaristi di Messina, che agivano per conto di una banca di Lione, la Durand, "per l'impianto e l'esercizio [per un periodo di 60 anni] di un tramway a vapore, per il trasporto di passeggeri e di merci, [per allacciare] Catania con i paesi della regione sud-orientale del Bosco etneo"⁴⁹. Questa convenzione non ebbe però seguito operativo, ma determinò solo conseguenze giudiziarie perchè i contraenti non rispettarono il contratto. I lavori non furono mai iniziati e per questo motivo il Comune fu costretto ad avviare un contenzioso che durerà oltre un decennio⁵⁰.

La vertenza era ancora in corso quando anche a Catania si cominciò a parlare di impiantare delle linee tranviarie *elettrificate*.

Come è noto, le vicende del trasporto urbano su rotaia, in Italia, si caratterizzarono sin dalle origini per il susseguirsi di innovazioni che, nel volgere di pochi decenni, resero obsolete modalità di trazione appena introdotte o che stavano per essere introdotte⁵¹.

Così, a Catania stavano per essere completate le tranvie a cavalli e quelle a vapore quando fece la sua comparsa il tram elettrico! Agli inizi del Novecento fu il turno degli autobus, mentre gli anni trenta videro l'introduzione dei filobus. In sostanza, non fu possibile avviare la costruzione dei tanto desiderati tramvai elettrici ancora per circa 20 anni. La "*questione dei Trams elettrici a Catania*", scatenerà contestazioni, polemiche verso le amministrazioni comunali per

⁴⁷ A. MARCARINI, *L'elettrificazione, lo smantellamento e la sostituzione della rete tranviaria extraurbana in Lombardia, 1910-1960*, in "Storia urbana", 17, 1981, pp.49-80.

⁴⁸ G. BARONE, *Op.cit.*, p.348.

⁴⁹ U. GALANTE, *Op. cit.*

⁵⁰ Capitava abbastanza spesso che, dopo *avere speculato* sulle operazioni della prima fase relativa alla creazione della società e alla costruzione di alcune linee, le società recedevano dalla concessione o trascuravano l'esercizio (cfr. A. MARCARINI, *Nascita e sviluppo delle linee tranviarie...cit.*, pp. 11-23).

⁵¹ BATTILANI, *Op. cit.*, p.12.

tentare di porre fine alla penosa diatriba "sulla concessione dell'impianto e l'esercizio dei tramways elettrici e dell'officina elettrica allo scopo di fornire energia"⁵².

Nel giugno 1898, accettata un'offerta da parte di una società tedesca ritenuta vantaggiosa, il Comune di Catania e i paesi della provincia interessati approvarono una convenzione con la società Felix Singer di Berlino (Elettricitacts Gesellschaft Felix Singer), che s'impegnò a costruire alcune tranvie a cavalli; una rete di tram elettrici "non limitata soltanto all'interno della città ed ai sobborghi ma estesa ad altri cinque comuni del bosco etneo; un'officina termoelettrica per la distribuzione, fornitura di forza motrice alle vetture e di energia alla città... l'illuminazione di circa 450 lampade da 10 candele in sostituzione di altrettanti lampioni a petrolio e con un vantaggio al Comune di circa 35000 lire. La *questione dei tram* sembrava risolta: Catania finalmente avrà i tram portati dal filo con l'elettricità"⁵³.

Tra il 1898 e il 1900, la società Felix Singer riuscì a porre in servizio a Catania le prime tranvie a cavalli⁵⁴.

Ma, dopo quasi tre anni dal contratto, delle tranvie elettriche però non si avevano notizie perché la ditta Felix Singer, in difficoltà finanziarie, finì per essere assorbita da un'altra società tedesca, la Helios di Colonia.

L'inizio del secolo ventesimo trovò così la città di Catania gravemente angustata dalla situazione dei trasporti pubblici. La *questione tranviaria* era ancora irrisolta. Dopo tre anni di vertenze la Singer fu condannata dal tribunale di Catania con la risoluzione del contratto.

Grazie ad una soluzione studiata dal De Felice, nel marzo 1903, l'amministrazione comunale decise per una *transazione*, che affidò nuovamente i lavori alla stessa società inadempiente riuscendo questa volta a strappare anche condizioni di contratto più vantaggiose. L'accordo era

⁵² F. OGLIARI, *Op. cit.*, vol. II, p.589. La battaglia fra i vari gruppi interessati alla concessione dell'appalto per l'impianto delle tranvie fu condotta con tutti i mezzi, ma soprattutto attraverso pressioni sulla stampa locale.

⁵³ A. S. C., Prefettura, *Affari generali* elenco 41, b.34/386. Il comune fu costretto ad inserire nel contratto la costruzione della tranvia nel bosco etneo, di difficile realizzazione tecnica, per le pressioni esercitate dai notabili del ceto mercantile - terriero dei paesi etnei. I signori Gatto e Battaglia, sostenuti da una banca di Lione, fecero una contro-offerta molto più conveniente rispetto a quella della Singer mentre i signori Prinzi, nel presentare un loro progetto, indirizzarono un accurato appello al sindaco di Catania: "perchè assegnare appalti a società straniera? Noi abbiamo studiato e fatto studiare gli impianti ...siamo in grado di trovare la forza motrice necessaria...non occorre importare dall'estero. Si possono comprare in Italia ruotaje di acciaio di perfezionata costruzione dalle Ferriere di Terni, vetture complete ed elegantissime dai primari stabilimenti di Milano, fili conduttori per la trasmissione di forza a Bologna ed in fine pali di ghisa e di legno, mensole, armature di ferro e ghisa...a Catania dando così lavoro a centinaia di operai catanesi".

⁵⁴ L'11 novembre fu inaugurata la tranvia a cavalli Stazione- Piazza Duomo, il 28 gennaio Piazza Duomo-Villa Bellini e il 17 maggio 1900 Piazza Duomo - Cibali (Cfr. F. OGLIARI, *op. cit.*, vol. I, p.428).

l'unico modo per ottenere entro breve termine i tram e la luce elettrica⁵⁵. La società Singer Helios, nel nuovo contratto, si obbligò a mettere in funzione entro dieci mesi la centrale termoelettrica per la produzione di energia e di forza motrice ed a costruire l'impianto di sette linee urbane. Il comune si riservò la facoltà di riscattare l'esercizio entro 15 anni⁵⁶. L'accordo raggiunto non era la promessa di municipalizzazione, ma era il massimo che si poteva ottenere da una società privata che si accollava gli investimenti e i rischi della gestione industriale. Nel maggio 1904 anche la Singer-Helios, per difficoltà finanziarie legate alla perdurante crisi dell'industria elettrotecnica tedesca⁵⁷, dichiarò fallimento e cedette gli impianti e i diritti di concessione del 1898 ad un'altra impresa belga, la "Société anonyme tramways et éclairage électriques" (A.T.A.C.), costituita a Bruxelles, determinando così il reinserimento a Catania del capitale belga nel settore delle infrastrutture, attraverso la formazione di un nuovo gruppo⁵⁸. Stipulato il contratto con la nuova società, i lavori per la costruzione delle tranvie elettriche (dopo venti anni *di gestazione*) ripresero subito e questa volta con molta alacrità.

Nel corso del 1905 entrarono finalmente in funzione la centrale termoelettrica e le principali linee tranviarie, che collegarono il centro storico e la stazione ferroviaria con le periferie più popolate. I primi tram elettrici cominciarono a percorrere le vie di Catania accolti dall'entusiasmo di una folla enorme di cittadini che sancirono così il trionfo di De Felice e dei partiti popolari, ponendo fine all'ironico motteggio ripetuto per anni dai catanesi "Tram mai".⁵⁹

Dal 1905 il numero dei cittadini che utilizzarono le tranvie fu in continua crescita, raddoppiando già nel 1909⁶⁰.

In quello stesso periodo, la *Società elettrica per la Sicilia orientale (SESO)*, la più grande società siciliana (assieme alla Montecatini), creata da potenti gruppi finanziari italiani e stranieri - Comit, Bastogi, società belghe e tedesche -, che stava per portare a termine l'elettrificazione

⁵⁵Quattro nel centro storico e tre per congiungere i quartieri di Cibali, Acquicella, Ognina. *La questione tranviaria*, in "Il Corriere di Catania", 16 maggio 1903; U. Galante, *Op. cit.*; F. OGLIARI, *Op. cit.* vol. II, pp. 589-592. La *Transazione* fu un "piccolo capolavoro" di De Felice tanto che la sua instancabile attività per risolvere la questione tranviaria fu definita *legendaria* dalla stampa locale (cfr. F. OGLIARI, *op. cit.*, vol. II, p.592; P. DI GREGORIO, *Op. cit.*, p.52).

⁵⁶ A. S. C., Prefettura, *Affari generali* elenco 41, b.34/386; U. GALANTE, *Op. cit.*

⁵⁷ In quel periodo alcune imprese tedesche esportatrici di tecnologie all'estero attraversarono crisi di liquidità. Ciò accrebbe la necessità di ampliare il mercato di capitali e favorì il sistema delle partecipazioni incrociate (cfr. P. DI GREGORIO, *Op.cit.*, p.52).

⁵⁸ Promotori della nuova società furono la Banca centrale di Anversa e l' Union des tramways, il trust controllato dalla Banque internationale de Bruxelles, proprietaria di pacchetti azionari di molte imprese tramviarie (P. HERTNER, *Il capitale tedesco in Italia dall' alla prima guerra mondiale, Bologna 1983*, pp. 284-285).

⁵⁹ *L'inaugurazione dei trams*, in "il Corriere di Catania", 2 aprile 1905; F.OGLIARI, *Op. cit.*, vol. II, pp. 592-612.

⁶⁰ I viaggiatori erano 2.8501951 nel 1905 e 4.942062 nel 1909 (cfr. F. OGLIARI., *Op. cit.*, vol. II,

della Sicilia orientale, malgrado la forte opposizione del comune di Catania e dell'*Atac*, ottenuta una concessione prefettizia, iniziò una spietata concorrenza vendendo ai privati energia a prezzi più bassi rispetto a quelli della società belga a tal punto che l'*Atac* trovò conveniente non produrre più energia elettrica, ma rivolgersi alla *Seso* sia per quella che doveva al comune di Catania sia per la gestione tranviaria. La *SESO* creò un'azienda collegata, *la Società catanese di elettricità*, con un capitale iniziale di 1,5 milioni diviso in 10.000 azioni (di cui circa il 50% furono acquistate dall'*Atac*)⁶¹. A questa società aderì anche una società belga per la distribuzione del gas, presente a Catania dal 1864 (*la Compagnie générale par le gaz*, che aveva bloccato tutti i tentativi di municipalizzare gli impianti).

Per iniziativa della *Seso* si venne a formare così una concentrazione finanziaria dei gruppi che operavano a Catania, un trust che monopolizzò i servizi pubblici più importanti: forza motrice, illuminazione, trasporti, gas⁶².

Per frenare questo tentativo di monopolizzazione, il sindaco De Felice concesse ai signori Edoardo Borioli e Andrea La Porta, amministratori dell'impresa belga *Le Tramways de Palerme* ed a W. Bouette, direttore della società *Westinghouse*, "la costruzione e l'esercizio di tranvie elettriche urbane e suburbane in Catania e dintorni...col sistema a trazione elettrica e a filo aereo"⁶³. Ma questo intervento di De Felice non ebbe successo perché la società, sconsigliata dai tecnici belgi a intraprendere lavori che sarebbero risultati molto onerosi, non rispettò l'accordo e disdise la convenzione⁶⁴. Il trust elettro-finanziario restò a quel punto senza concorrenti. Il comune dovette firmare (nel 1914) un contratto complessivo in base al quale la "Società catanese d'elettricità" assunse il *servizio d'illuminazione e della distribuzione della forza motrice*, acquistando tutti gli impianti e la centrale termoelettrica della tramways, mentre *l'esercizio di tutta la rete tranviaria* fu affidato alla "Tramways et éclairage électriques"⁶⁵. In pochi anni la *SESO*, combinando insieme innovazioni tecniche e ingenti capacità d'investimento, si pose come il principale fattore di trasformazione della struttura economica della Sicilia orientale, apprestandosi ad ampliare la sua attività anche al settore occidentale dell'Isola. Il progetto di municipalizzare i servizi dei trasporti da parte di De Felice crollava in modo definitivo. Il *Comune*

p. 612).

⁶¹ L' amministrazione municipale, "saggiamente, non pretese che l'*Atac* continuasse a produrre energia per il comune, dato che i catanesi erano intanto diventati consumatori della *Seso*, ma preferì anzi percepire le relative imposte" (cfr. U. GALANTE, *Op. cit.*).

⁶² P. DI GREGORIO, *Op. cit.*, pp. 55-61.

⁶³ *Contratto per l'impianto e l'esercizio di tranvie elettriche ed illuminazione elettrica in Catania e dintorni tra il Comune di Catania ed avvocato Edoardo Borioli ed Andrea La Porta*, Catania 1910 (Biblioteche riunite Ursino Recupero).

⁶⁴ F. OGLIARI, *Op. cit.*, vol. II., p. 610.

moderno del partito popolare che aveva posto la municipalizzazione dei servizi pubblici come obiettivo principale del programma elettorale, rivelatosi una struttura poco capace di organizzazione imprenditoriale, non riuscì a fronteggiare la grande industria e a contenere l'ingresso del capitale monopolistico delle multinazionali del credito⁶⁶.

Intorno al 1920 la rete tranviaria urbana e interurbana di Catania e delle principali città della Sicilia (Palermo, Messina e Trapani) risultava quasi completamente elettrificata, mentre gradualmente venivano posti in servizio nuovi moderni convogli tranviari⁶⁷. Nel 1923 la società anonima "tramways et éclairage électriques" completò la rete con la tramvia elettrica che collegava Piazza Duomo agli stabilimenti balneari della Plaia ponendo in servizio nuove motrici per adattare l'esercizio alle esigenze sempre più ampie della popolazione⁶⁸.

Nei primi anni del secolo erano intanto cominciati gli esperimenti per il trasporto collettivo con "omnibus automobili", di cui un esemplare urbano era stato già attivato a Roma nel 1905. E sui percorsi extraurbani viaggiavano nelle zone prive di binari alcuni torpedoni, che ben presto iniziarono a sostituire i mezzi su rotaia, a partire dalle ferrovie leggere e delle tranvie.

In alcune città siciliane entrarono in funzione diverse linee automobilistiche, specialmente in quelle località dove il treno non era mai arrivato a causa delle difficili condizioni orografiche. La S.I.T.A., già dal 6 novembre 1914 aveva in attività i propri autobus fra Catania - San Giovanni la Punta e Zafferana, nonché fra Catania, Trecastagni e Nicolosi. Nel circondario di Catania la

⁶⁵ U. GALANTE, *Op. cit.*

⁶⁶ P. DI GREGORIO, *Op. cit.*, pp. 59-60; G. BARONE, *Op. cit.*, pp. 347-348. "Purtroppo il servizio pubblico di cui si tratta è di tale specifica natura da richiedere notevoli finanziamenti e mezzi tecnici, una speciale organizzazione e produzione di energia elettrica che in Sicilia ha, per il momento carattere monopolistico". Così si esprimeva ancora nel 1932 un collegio nominato appositamente per esaminare la *questione tranviaria* (cfr. GALANTE, *Op. cit.*).

⁶⁷ Nel settore dei servizi pubblici più moderni come quelli tranviari, anche a Catania, i conflitti di lavoro furono frequenti e le rivendicazioni andarono oltre la richiesta di miglioramenti salariali. La categoria dei tranvieri fu una delle poche che riuscì ad aggregarsi in associazioni che ebbero una discreta forza contrattuale. *La lega dei tranvieri* (formatasi subito dopo l'inaugurazione del servizio tranviario) pose al centro degli scioperi il problema per l'applicazione del contratto di lavoro. I tranvieri di Catania, dipendenti della società tranviaria belga *Tramways et éclairage électriques*, dopo diversi scioperi, tra il 1907-1909, riuscirono ad ottenere dei miglioramenti salariali e contrattuali (la giornata lavorativa di nove ore, formali garanzie per il passaggio negli organici del personale provvisorio e l'istituzione di una commissione arbitrale composta dal sindaco e dal direttore della società tranviaria, e ancora l'istituzione della Cassa pensioni). Forti analogie con le lotte dei tranvieri presentano quelli dei ferrovieri della Circumetnea che dopo un anno di agitazioni e una lunga astensione durata un mese (dicembre 1907 - gennaio 1908) giunsero a trattative positive (cfr. R. SPAMPINATO, *Op. cit.*, fasc. I, 1978, pp. 227-229).

⁶⁸ "I *Quattro canti* e la via Etna vedono ormai continuamente circolare mezzi tranviari. La mobilità dei catanesi è in pieno sviluppo così come i traffici e i commerci. Le sferraglianti motrici vengono in parte ammodernate, dotate di canceledetti alle estremità, più diffusamente illuminate, e anche gli orari di servizio sono ampliati. Il loro colore, in omaggio alle direttive nazionali, diviene verde vagoni o verde veronese" (cfr. F. OGLIARI, *Op. cit.*, vol. II, pp. 782-788).

società “Zappalà e Fichera” di Acireale collegava con due corriere Acireale con Santa Caterina dal 26 maggio 1919⁶⁹.

Anche la stessa società “le chemins de fer” tentò di attivare un servizio urbano di autobus ma la società tranviaria minacciò di impugnare il contratto per concorrenza e l’autobus fu dirottato sulla linea piazza Gioeni - Barriera del Bosco⁷⁰.

Negli anni seguenti i filobus, fino a quel momento limitati a poche linee, cominciarono a diffondersi in tutta Italia, sfruttando le potenzialità della trazione elettrica insieme alla versatilità del trasporto stradale, essendo peraltro molto più economici dei tram, visto che non pagavano l’infrastruttura né come spesa d’impianto né come manutenzione⁷¹.

Negli anni trenta, le tramvie extraurbane iniziarono una parabola discendente e le vetture tranviarie si rilevarono antiquate, obsolete. Il tram con il suo reticolato di rotaie e di marciapiedi sembrava ormai superato e di ostacolo allo sviluppo automobilistico⁷². Sulla sua sostituzione e sullo smantellamento delle rotaie concordavano tutti anche perché l’ammodernamento delle linee o l’installazione dei filobus avrebbe richiesto elevati investimenti e lunghissimi tempi di realizzazione. Tra gli anni Venti e Trenta, con il progressivo aumentare dei servizi automobilistici, la complementarità fra tramvie e trasporti su gomma divenne sempre più evidente.

Le società tranviarie a Catania registravano bilanci sempre più negativi determinati per lo più dalla contrazione del traffico per la fortissima concorrenza degli automezzi⁷³. C’è da dire, peraltro, che le vetture e gli impianti risultavano inidonei e obsoleti perché la *société anonyme tramways et éclairage électriques* non aveva rispettato gli obblighi contrattuali con il comune per quanto riguarda l’ammodernamento e la manutenzione. Di conseguenza, la società per circa trent’anni sarà oggetto di duri attacchi e contestazioni per i mancati controlli e miglioramenti

⁶⁹ *Ibidem*, p.637.

⁷⁰ *Ibidem*, p.784.

⁷¹ S. MAGGI, *Politica ed economia dei trasporti...cit.*, p. 57.

⁷² “Ormai i tram sono destinati a scomparire. Le notizie che giungono dal Continente sulle filovie sono entusiastiche: saranno abolite le rotaie con un vantaggio non solo per l’economia dell’esercizio, ma anche per il traffico. Le vetture sono munite di pneumatici e il ritorno della corrente elettrica si effettua con una seconda asta scorrente sul filo di ritorno. Ogni vettura, pur restando a contatto con la linea aerea elettrica, può spostarsi agevolmente e lateralmente di metri 4,30, evitando gli ostacoli senza impedire l’ordinaria circolazione del traffico. Si viene, così, a coprire in un minor tempo il percorso, condizione che conduce a una maggiore velocità commerciale senza tenere conto della massima comodità per i passeggeri”. Vedi F. OGLIARI, *Op.cit.*, vol. II, p. 780.

⁷³ Le linee tranviarie (solo urbane) nel 1935 erano sei, con un complessivo sviluppo di Km. 27.474 e con circa 7 milioni di viaggiatori (Cfr. Consiglio provinciale dell’economia corporativa. *Relazione statistica 1933*, Catania 1934, p. 389; Consiglio e ufficio provinciale delle corporazioni. *Relazione sull’andamento economico della provincia di Catania nel biennio 1935-1936*, Catania 1938, pp. 249-252).

tecnici delle strutture, e gli stessi amministratori comunali saranno ripetutamente accusati per non essere intervenuti adeguatamente contro la società inadempiente⁷⁴.

L'incremento progressivo del traffico automobilistico decretò così nel volgere di pochi anni il considerevole declino del sistema tranviario.

A partire dal primo apparire delle linee automobilistiche cominciarono ad essere emanate norme legislative che prevedevano sussidi ed incentivi tesi a favorire la sostituzione delle linee tranviarie e ferroviarie con servizi automobilistici⁷⁵.

L'abbandono quasi completo della rete tranviaria, avviato nel 1930 sui percorsi extraurbani e negli anni Cinquanta e Sessanta per le linee urbane, fu anche la conseguenza della difficoltà ad affrontare gli elevatissimi investimenti richiesti per l'ammodernamento delle vecchie linee e per nuove infrastrutture. Il vincolo della sede viaria fissa, il progressivo aumento dei costi di esercizio, l'aumento del costo del lavoro, il mancato intervento dello stato per la ristrutturazione furono gli altri svantaggi che determinarono la scomparsa delle tranvie⁷⁶.

Le linee tranviarie delle città furono gradualmente soppresse, salvo a Milano e a Torino, che ne conservarono una buona parte. Il servizio cessò a Genova, Bologna, Firenze, Bari, Messina, Palermo, Cagliari e Catania⁷⁷.

Negli anni Cinquanta e Sessanta si assisterà alla completa affermazione del trasporto su gomma. La diffusione dell'autoservizio, il sostegno offerto ad esso dallo stato e dal nascente impero dell'industria automobilistica, furono i segnali della volontà di modernizzare il settore dei trasporti⁷⁸.

⁷⁴ U. Galante, *Op. cit.*

⁷⁵ A MARCARINI, *L' elettrificazione..cit.* p.65; P. Battilani, *Op cit.*, pp.12-19.

⁷⁶ A MARCARINI, *L' elettrificazione..cit.*, pp. 62-80.

⁷⁷ S. MAGGI, *Politica ed economia dei trasporti ... cit.*, pp. 57-58.

⁷⁸ P. BATTILANI, *Op. cit.*, p. 19.