

## **Uno sguardo alle ferrovie italiane nell'Ottocento postunitario**

PAOLO SELLARI\*

### *Abstract*

*The Italian railway history began in the Reign of the Two Sicilies with the inauguration of the trunk Naples-Portici, occurred on October of 1839, thus before of the unification of the peninsula. It had been little more than nine years after the first regular line in the world (the Liverpool-Manchester one) had entered into service, when Europe was burning on enthusiasm and plans for the use of the new mean. In fact, it would prove to be both a formidable mean of transport, in the service of people, industry and commerce, and a critical factor for territorial, social and economic cohesion of countries. The aim of this contribution is to briefly present railway pre and post unitarian italian history up to the birth of the Ente Ferrovie dello Stato occurred in 1905 in order to understand the relationship between the political unification and the growth of railways, and, therefore, to examine the links existing between the construction of a transport network and the development of territorial organization and national society.*

*Keywords: birth of railways in Europe, railway development, social and territorial cohesion*

### 1. *Brevi cenni sulla nascita delle ferrovie in Europa*

Le origini della ferrovia si collocano al punto di convergenza tra processi storici di diversa natura: da una parte lo sviluppo di un'economia protoindustriale e industriale che sperimentava l'introduzione delle

\* Università degli Studi di Roma "La Sapienza", paolo.sellari@uniroma1.it

macchine, la divisione del lavoro, la velocizzazione degli scambi in una prospettiva in cui le regole della produttività imponevano agli imprenditori la ricerca di nuove soluzioni; dall'altra, un apparato scientifico e tecnologico in stretto contatto col mondo imprenditoriale. Culla della strada ferrata furono, come noto, le miniere di carbone<sup>1</sup>. Utilizzate prevalentemente per brevi percorsi che univano le miniere alle vie d'acqua, le prime ferrovie traevano la forza motrice da funi azionate da un motore fissato a terra oppure dal traino dei cavalli. Complesso e non privo di difficoltà fu il percorso che portò all'invenzione della locomotiva, a partire dalla messa a punto della macchina a vapore ideata da James Watt. I tentativi operati in America, nel 1800, da Oliver Evans e in Galles, tre anni più tardi, da Richard Trevithick non ebbero successo per problemi di efficienza e di velocità. Solo nel 1814 George Stephenson perfezionò una locomotiva che gli consentì di aggiudicarsi nel 1825 la commessa per la costruzione della ferrovia che doveva unire le miniere di Darlington al porto di Stockton. Il 27 settembre del 1825 la *Locomotion* si avviò lentamente trainando un convoglio di 38 vetturette. L'epopea ferroviaria fu aperta ufficialmente nell'ottobre del 1829 allorché la *Rocket* progettata da Robert Stephenson, con l'aiuto del padre George, permise la messa in esercizio della nuova linea Liverpool-Manchester per il trasporto sia di merci sia di passeggeri, che ben presto rivelò la sua competitività con gli antichi sistemi di trasporto a cavallo o lungo le vie d'acqua.

Anche al di fuori dell'isola britannica l'attività ferroviaria era fervente: in Francia nel 1827 era stata inaugurata la Saint-Étienne-Andrieux; nel 1830 negli Stati Uniti il primo treno americano percorse il tragitto da Baltimora all'Ohio; nel 1835 il servizio ferroviario entrò in funzione in Belgio e in Germania; nel 1837 in Svizzera e nel 1839 in Italia<sup>2</sup>. Incorpora-

1. L'uso della macchina a vapore negli impianti estrattivi fu introdotto per la prima volta nell'Hainaut, in Belgio nel 1807, per trasportare il carbone dal fondo della miniera all'esterno.

2. In un decennio la rete ferroviaria aveva fatto la sua comparsa nel mondo occidentale. In poco meno di trent'anni la velocità delle locomotive passò da 28 a 132 km/h grazie

te nei settori economici che maggiormente concentravano capitali, lavoro, tecnologia - quali l'industria del ferro e del cotone e l'estrazione del carbon fossile - le ferrovie in alcuni paesi imposero una svolta alla rivoluzione industriale, in altri costituirono un fattore fondamentale per l'inizio di tale processo; nel caso della Gran Bretagna l'economia venne radicalmente trasformata dai cambiamenti indotti dalle grandi industrie siderurgiche e dalla larghissima diffusione delle macchine utensili al punto da consentire di mantenere fino alla fine del secolo la posizione di prima potenza industriale del mondo. La spinta propulsiva esercitata dal progresso tecnico non sarebbe stata sufficiente al trionfo del treno se non fossero intervenuti calcoli di investimento e di profitto che trasformarono le ferrovie in serbatoi di ricchezza per politici, banchieri, ingegneri, appaltatori, industriali e proprietari terrieri. A metà degli anni Trenta una densa rete di binari sorreggeva lungo i percorsi che da Londra raggiungevano i principali centri del Paese. Nel 1850 erano state messe in funzione, senza alcun aiuto da parte dello Stato, oltre cinque mila miglia di linee ferroviarie concentrate nella regione di Londra e nelle Midlands.

A tenere il passo del repentino sviluppo ferroviario britannico nell'Europa continentale fu inizialmente solo il Belgio che nel 1833 varò un piano di potenziamento dei trasporti allo scopo di rafforzare sul piano politico l'indipendenza dall'Olanda. Le ferrovie belghe furono il risultato di un'esplicita progettazione statale che concepiva la ferrovia come un servizio pubblico a disposizione delle forze economiche nazionali. Queste ultime erano interessate ad aprire più agevoli vie di accesso ai vicini mercati europei e a completare il sistema interno dei trasporti che poteva già vantare una ramificata rete di canali.

Più complesso fu l'esordio della ferrovia in Francia. All'ansia nazionalistica di tenere il passo della Gran Bretagna si sovrapponeva la volontà di non esserne dipendenti nell'importazione tecnologica senza la quale

non soltanto ai progressi dei motori, ma anche agli sviluppi nei materiali di costruzione delle rotaie.

non sarebbe stato realistico far decollare il settore. Non mancavano poi le pressioni da parte del mondo militare che spingeva affinché lo Stato si dotasse di ferrovie per un più rapido movimento delle truppe. Una larga fetta dell'opposizione liberale alla monarchia rappresentava le istanze di quella parte di popolazione contraria allo sviluppo delle ferrovie. Essa denunciava il formarsi intorno ai primi progetti ferroviari di potenti comitati di affari che avrebbero gestito denaro pubblico per interessi privati e indicava come priorità l'ampliamento della rete di canali a scapito delle strade ferrate. Tuttavia, il "grido d'allarme" non rallentò il flusso degli investimenti. Nel 1870 la Francia aveva posato quasi sedici mila km di binari, concentrati soprattutto tra il Nord-est e il Sud-Ovest, avvicinandosi alla dotazione ferroviaria britannica.

Il caso tedesco dimostra invece come le ferrovie abbiano avuto il potere di affrettare lo sviluppo industriale grazie all'esistenza sul territorio germanico di una imponente e affermata industria siderurgica e meccanica in grado di convertire la produzione per soddisfare rapidamente le richieste del mercato ferroviario<sup>3</sup>. Il sistema ferroviario tedesco, improntato al modello prussiano, fu concepito non esclusivamente a fini economici: esso rifletteva, infatti, la concezione secondo la quale il treno dovesse essere lo strumento principale per rafforzare i principi dell'unificazione nazionale. Inoltre, non marginali furono le valutazioni di natura militare: nella guerra franco-prussiana le linee ferroviarie furono utilissime per convogliare al fronte oltre ottocento mila soldati. Dalla Germania inoltre partì la prima linea transeuropea che univa Dresda col confine dell'Impero Ottomano passando per Praga e Vienna. Sul fronte austriaco è da sottolineare la grande importanza che rivestì, da un punto di vista geoeconomico, la costruzione della ferrovia Vienna-Trieste, prima linea a collegare l'Austria al Mediterraneo, capace di ampliare il retroterra portuale di Trieste all'intera Mitteleuropa.

3. Nel 1870 la Germania contava circa diciotto mila km di ferrovia ed era seconda soltanto al Regno Unito.

In Russia l'unica linea di rilievo, la Mosca-San Pietroburgo, era stata completata nel 1851. Solo dopo la sconfitta nella guerra di Crimea, nella quale il treno ebbe comunque un significativo ruolo strategico, l'impero zarista sollecitò lo sviluppo della rete ferroviaria affidando ai Francesi la realizzazione di un complesso di linee intorno a Mosca e inducendo molti banchieri europei a investire nelle ferrovie dell'impero. Se fino al 1870 i quattro quinti del materiale ferroviario erano importati, dopo tale data la tendenza si rovesciò grazie allo sviluppo dell'industria locale dell'acciaio. Divenne allora possibile concepire e realizzare le prime due transcontinentali della storia, la Transcaspica (1880) e la Transiberiana (1891), opere fondamentali per la modernizzazione dell'esteso impero euroasiatico.

Gli altri paesi europei realizzarono le loro ferrovie soprattutto grazie all'intervento straniero sia di carattere finanziario, in particolare dei banchieri francesi e inglesi, sia di natura tecnica, che vedeva prevalere la Gran Bretagna, il Belgio e la Germania, possessori del *know-how* ferroviario. Le ferrovie, dunque, erano la cartina al tornasole delle rigide gerarchie nel capitalismo industriale e finanziario che esse stesse alimentavano, ma furono anche lo strumento per il decollo di paesi più arretrati come l'Italia.

## *2. La storia ferroviaria italiana nel contesto preunitario*

La storia ferroviaria italiana dell'Ottocento può dividersi in tre grandi periodi, il primo del quale rientra nella fase ancora preunitaria:

- dal 1839, anno di apertura della prima linea ferroviaria, al 1864, anno del primo riordino con la "Legge dei grandi gruppi";
- dal 1865 al 1885, ventennio caratterizzato dal massimo sforzo nella costruzione di nuove linee (da 4.378 km del 1865 a 12.233 del 1885) e dall'apertura dei trafori alpini;
- il cosiddetto "periodo delle Convenzioni", dal 1886 al 1905 (anno di nascita delle Ferrovie dello Stato), caratterizzato dalla difficile e controversa gestione da parte delle società concessionarie.

Il 3 ottobre 1839 l'inaugurazione della Napoli - Portici (tratto della più ampia linea tra Napoli, Nocera e Salerno) segnò l'inizio della storia

ferroviaria italiana. Quel tracciato di 7.250 metri è ancora parte integrante del sistema ferroviario dell'area napoletana, validissimo tuttora per concezione grazie alle interconnessioni e agli innesti via via intervenuti<sup>4</sup>.

Sin dalla loro comparsa le ferrovie hanno contribuito a tratteggiare il volto dell'Italia e l'identità degli Italiani. In generale, i trasporti e le comunicazioni hanno avuto una funzione fondamentale nel cementare in seguito l'Unità nazionale e nel permettere relazioni economiche significative, nel passato ostacolate troppo spesso dall'accidentata orografia della Penisola e dalla molteplicità dei dazi doganali.

Al di là della domanda di trasporto per soddisfare le esigenze di mobilità delle *élite* impegnate nel *Grand Tour* (il viaggio all'estero dell'aristocrazia e dell'alta borghesia europea che toccava generalmente Olanda, Germania, Francia e Italia), va rilevato come già dai primi anni del Settecento gran parte degli Stati italiani preunitari avessero avviato lavori stradali finalizzati a migliorare gli spostamenti. Proprio tra il XVIII e il XIX secolo prese piede, ad esempio, la valorizzazione degli itinerari di fondovalle che si avviavano a sostituire quelli dei crinali e delle mulattiere in quota. Nei primi anni dell'Ottocento entrarono in funzione anche i servizi regolari di diligenze tra grandi città come Torino, Roma e Napoli<sup>5</sup>. Verso gli anni Trenta dell'Ottocento si affiancarono alle diligenze postali quelle dei cosiddetti "vetturini" i quali avevano sì una velocità media molto bassa<sup>6</sup>, ma svolgevano un ruolo sociale ben differente, in quanto "raccoglievano" le esigenze di spostamento sia dei facoltosi turisti, sia dei braccianti, sia delle

4. L'anno seguente fu inaugurata la Milano-Monza, secondo tronco ferroviario italiano in esercizio. Tale linea fu fondamentale nel quadro dello sviluppo economico-territoriale dell'area milanese, grazie all'insediamento di industrie come la *Pirelli*, la *Falk* e la *Breda*, veri colossi dell'industria nazionale ed essi stessi attori fondamentali nel mercato ferroviario nazionale.

5. Si trattava più che altro di servizi postali che solo occasionalmente ospitavano persone a bordo.

6. I "postali" potevano percorrere circa 15 km all'ora, mentre i "vetturini" al massimo 40 km al giorno.

merci di piccola taglia<sup>7</sup>.

Viaggiare in Italia nella prima metà dell'Ottocento, soprattutto per i viaggiatori d'Oltralpe, non era comunque impresa semplice: spesso, infatti, non veniva applicato un tariffario e le barriere tra i diversi Stati dell'Italia preunitaria rappresentavano ostacoli sia burocratici sia economici non trascurabili. Furono l'avvento della ferrovia e il successivo processo di unificazione nazionale a cambiare radicalmente il modo di muoversi all'interno della Penisola: formalità doganali e gabelle furono abolite, mentre i viaggi diventarono più sicuri, legati a un sistema di orari che determinò, come vedremo oltre, anche significativi mutamenti nella società dell'epoca.

Nel contesto di una rivoluzione industriale che dall'Inghilterra si propagava in tutta Europa fu subito chiaro che le ferrovie avrebbero rappresentato il principale emblema del progresso e simboleggiato molto più che un semplice sistema di trasporto. In Italia esse costituivano agli occhi degli uomini del Risorgimento un mezzo indispensabile per la rinascita civile del popolo italiano e per l'unione economica degli Stati della Penisola. Lo stesso Cavour dai viaggi in Gran Bretagna e in Francia riportò la convinzione che nessun paese meglio dell'Italia potesse fondare grandi speranze sulla funzione e sull'evoluzione delle ferrovie e sulle loro implicazioni politiche e sociali. Le strade ferrate, secondo il Conte, potevano avere un impatto paragonabile alle grandi consolari romane e avrebbero favorito lo spirito nazionale italiano; sulla stessa linea Cesare Balbo, nella sua opera *Delle speranze d'Italia*, e ancor più il conte Petitti, alto esponente della burocrazia piemontese, il quale - nel suo volume *Delle strade ferrate italiane e del migliore ordinamento di esse* - affermava che il Risorgimento avrebbe dovuto compiersi grazie a una ben ordinata rete di ferrovie che avrebbe favorito l'unione economica sul modello dello *Zollverein*, l'unificazione

7. La distanza tra città era misurata in "poste", vale a dire dalla distanza tra le singole stazioni di posta posizionate sul percorso (circa 15 km nei tragitti di pianura, circa 10 km in quelli montuosi o collinari). Il sistema di conteggio della distanza in poste scomparve soltanto intorno alla metà del XIX secolo all'arrivo delle ferrovie, quando venne adottato il metodo dei km importato dalla Francia che utilizzava tali misure già dal 1840.

doganale tedesca realizzata nel 1834. La rete ferroviaria doveva configurarsi, partendo da Torino, lungo le due linee costiere, tirrenica e adriatica, che avrebbero toccato i principali porti italiani attraverso una serie di linee secondarie che dai porti si sarebbero diramate verso l'interno. L'obiettivo doveva essere quello di rendere l'Italia la "porta d'accesso privilegiata" verso l'Oriente. Già all'epoca, come d'altronde nell'ultimo ventennio contemporaneo, si tendeva a enfatizzare il ruolo dell'Italia come una sorta di "piattaforma" capace di intercettare i traffici marittimi del Mediterraneo.

Il nodo dei rapporti tra Piemonte e Lombardo-Veneto caratterizzò la prima fase dello sviluppo delle ferrovie italiane: lo stesso Cavour, infatti, riteneva che gli interessi economici del Piemonte non potessero non essere legati al commercio con l'impero austriaco e quindi non potessero prescindere da una ferrovia che collegasse Torino a Trieste e dalla quale si sarebbero staccate le linee verso i litorali tirrenico e adriatico. L'Austria, da parte sua, oltre a rifiutare l'unione tra la rete del Lombardo-Veneto e quella piemontese, mirava a staccare il Piemonte stesso dagli altri Stati italiani, progettando una ferrovia tra Venezia e Livorno per escludere il porto di Genova. In questo quadro di aperta ostilità, il sovrano piemontese Carlo Alberto si preparava a tessere una trama ferroviaria in funzione anti-austriaca incentivando l'elaborazione di progetti per congiungere Genova alla pianura padana e, verso Nord, ai cantoni svizzeri, e aprendo i negoziati con la Francia per un collegamento con le linee transalpine<sup>8</sup>.

In tale contesto non mancarono tuttavia movimenti di opposizione e di resistenza allo sviluppo delle ferrovie già nei primi anni dopo la loro apparizione: si mise in evidenza, ad esempio, la mancanza di giacimenti di carbon fossile sul suolo nazionale e la conseguente dipendenza dall'estero nell'approvvigionamento; i contadini si opponevano poiché vedevano tagliare i loro campi e i pascoli dalle strade ferrate; si diffuse la convinzione

8. L'unione ferroviaria della rete lombarda con quella piemontese si realizzò soltanto nel 1859 con l'inaugurazione del ponte di Boffalora sul Ticino che divenne uno dei simboli della costruzione unitaria italiana.

che il fumo delle locomotive provocasse danni alla vegetazione e alla salute. Nonostante ciò, già dalla metà degli anni Trenta dell'Ottocento i progetti ferroviari iniziarono a moltiplicarsi in tutti gli Stati italiani, promossi, tuttavia, esclusivamente da capitali stranieri a causa della cronica mancanza di risorse finanziarie.

Se il Piemonte, attraverso i suoi ambienti culturali e i suoi maggiori esponenti politici, può considerarsi il capofila dell'idea di rete nazionale ferroviaria, fu il Regno delle Due Sicilie a registrare, come detto, la costruzione della prima linea ferroviaria. L'ingegnere francese Armand Bayard de la Vingtrie chiese, e ottenne, nel 1836 al Re Ferdinando II il permesso di realizzare una strada ferrata che collegasse Napoli a Nocera e a Salerno, nonché una linea transappenninica per raggiungere il porto di Manfredonia nelle Puglie, con finanziamenti esclusivamente francesi. L'inaugurazione del primo tronco da Napoli a Portici vide una straordinaria partecipazione popolare lungo il tracciato. Il successo dell'opera convinse Ferdinando II a realizzare a spese del Regno una nuova linea da Napoli a Capua. Contemporaneamente anche nel Lombardo-Veneto si discuteva intorno ai progetti della linea Milano-Venezia, iniziata nel 1841, ma completata soltanto nel marzo 1878 in periodo ormai postunitario. Nel Granducato di Toscana il tratto Pisa-Livorno venne aperto all'esercizio nel marzo 1844 mentre l'intera linea Firenze-Livorno fu ultimata nel giugno 1848 quando in Toscana erano già in esercizio la Pisa-Lucca e la Siena-Empoli. Alla fine del 1849 l'estensione della rete toscana era di 220 km, la più ampia d'Italia. Lo Stato della Chiesa, al contrario, era completamente privo di strade ferrate per l'antimodernismo dichiarato di Papa Gregorio XVI. La salita al soglio pontificio di Pio IX rappresentò una netta inversione di tendenza rispetto all'approccio del suo predecessore. Il nuovo Pontefice, anzi, in linea con le principali strategie degli altri regni della Penisola, individuò nello sviluppo ferroviario una *conditio sine qua non* per lo sviluppo socio-territoriale dello Stato Pontificio. Nella seconda metà degli anni Cinquanta furono inaugurate la linea Roma-Frascati (1856) e la Roma-Civitavecchia (1859) che ebbero tuttavia, almeno inizialmente, uno scarso impatto socio-econo-

mico e territoriale, preferendosi, soprattutto per gli approvvigionamenti di prodotti agricoli, i trasporti stradali.

La realizzazione della rete italiana coincise sostanzialmente col grande ciclo espansivo dell'economia, durato dal 1846 al 1873, che vide confluire nel Paese una notevole quantità di capitali stranieri. Tuttavia, cresceva contestualmente l'indebitamento che caratterizzò la fase preunitaria (ma anche quella postunitaria). D'altro canto, trattandosi di infrastrutture che prevedevano una remunerazione del capitale nel medio-lungo periodo, le società che si erano impegnate nella realizzazione delle stesse iniziarono a battere cassa presso i governi preunitari. In questo complesso quadro il modello piemontese, con una efficiente azienda ferroviaria statale accompagnata da alcune società concessionarie, funzionò meglio di altri. Nel decennio tra il 1848 e il 1858 furono realizzate le principali linee ferroviarie piemontesi che nel complesso, alla vigilia dell'unificazione, costituivano una rete di ben 850 km.

L'avvio dei servizi ferroviari ebbe ricadute sia dal punto di vista sociale sia militare: dal punto di vista sociale la ferrovia rappresentò la prima forma di organizzazione legata strettamente agli orari definiti piuttosto che al sorgere o al tramontare del sole, testimonianza dell'aumentata complessità della vita umana. In ferrovia il servizio andava avanti a ciclo continuo: non vi erano né giorno né notte, né festivi. Il treno favorì lo sviluppo di legami tra colleghi di lavoro piuttosto che tra concittadini, aumentando lo spirito di corpo foriero, a fine secolo, di importanti sviluppi. I ferrovieri costituirono una vera e propria novità nel mondo del lavoro: furono tra i primi dipendenti civili a vestire l'uniforme e ad essere considerati come militari o poliziotti, costituendo una sorta di "paramilitarismo" gerarchizzato rimasto immutato per decenni.

Dal punto di vista strategico-militare i treni dimostrarono ben presto la loro utilità: il trasporto di truppe in ferrovia fu avviato nel corso dei moti del 1848; sia l'Austria, sia la Francia sia il Piemonte nel corso delle Guerre d'Indipendenza si avvantaggiarono dei treni per radunare e muovere le loro truppe in pochi giorni. Il treno venne usato anche nel Meridione

per i rifornimenti e per il trasporto di truppe durante l'assedio garibaldino a Capua<sup>9</sup>. Fin dai primi anni Cinquanta il Piemonte aveva tentato di congiungere le proprie ferrovie con quelle lombarde, ma l'Austria si era opposta tenacemente. Nel "memoriale" stilato da Cavour all'inizio del gennaio 1856 in occasione dell'apertura del Congresso di Parigi successivo alla Guerra di Crimea, una delle richieste a Napoleone III per la partecipazione sabauda alla guerra riguardò proprio l'unione ferroviaria con la Lombardia. Con la mediazione dell'imperatore si giunse alla firma di una Convenzione con l'Austria che impegnava le parti a realizzare i tronchi mancanti. Da parte piemontese la linea tra Novara e il Ticino fu completata in due anni, mentre da parte austriaca vi fu il ritardo di un anno. Il ponte presso Boffalora rappresentava l'anello di congiunzione tra le due linee<sup>10</sup>. Le linee ferroviarie si dimostrarono decisive sia nella battaglia di Montebello del 20 Maggio 1859 sia in quella di Magenta del 4 giugno dello stesso anno, e furono utilizzate dai Francesi per trasportare da Genova alla Pianura Padana oltre 200 carri ferroviari per il trasporto delle truppe, mostrando appieno il loro fondamentale ruolo di supporto strategico nelle vittorie piemontesi contro gli austriaci.

### *3. Le ferrovie nell'Italia unificata*

Dal supporto che le ferrovie seppero dare alle vicende belliche per la costituzione dello Stato unitario scaturì la convinzione che la nazione appena costruita attraverso gli eventi risorgimentali dovesse essere tenuta insieme con "armi e ferrovie": molte tratte della rete, che fu realizzata all'indomani dell'Unità, avevano uno specifico interesse militare. Oltre a ciò le strade ferrate subito dopo l'unificazione erano ritenute indispensabili al fine di congiungere il territorio nazionale con gli Stati d'Oltralpe per

9. Il primo utilizzo bellico di rilievo delle ferrovie si ebbe nel corso della guerra di Crimea dove i Piemontesi costruirono una linea lunga circa 12 km da Balaclava a Kamara sotto il comando del generale Raffaele Cadorna.

10. Dopo appena quattro giorni la ferrovia fu utilizzata dai Piemontesi per oltrepassare il Ticino e battere gli Austriaci nella storica battaglia di Magenta.

attirare il commercio verso i porti della Penisola. Il primo problema che il Regno d'Italia si trovò a fronteggiare fu, comunque, quello della connessione delle reti, piccole e grandi, staccate l'una dall'altra, eredità delle differenti politiche ferroviarie degli Stati preunitari<sup>11</sup>. La rete toscana era completamente isolata dal Nord e dallo Stato Pontificio, quest'ultimo, a sua volta, era del tutto separato dal Regno borbonico. La linea adriatica era in costruzione fino ad Ancona mentre quella tirrenica era del tutto inesistente. Il quadro era decisamente disomogeneo.

I Governi della destra storica concentrarono i maggiori sforzi finanziari proprio sulle ferrovie. Tuttavia, la politica ferroviaria fu condotta con una sostanziale approssimazione: alla qualità delle infrastrutture fu preferita la quantità delle linee per cui furono realizzate linee lente, tortuose e con terrapieni scadenti. Itinerari, in sostanza, troppo spesso decisi sulla base del minimo costo di impianto e che avrebbero necessitato di continue onerose manutenzioni. Nonostante ciò, già nel 1876 la rete italiana raggiungeva sette mila km di estensione. Nel decennio successivo le costruzioni ferroviarie permisero la definizione di gran parte delle linee che rappresentano ancora oggi l'ossatura della rete ferroviaria nazionale. Di particolare importanza fu la realizzazione della linea adriatica Ancona-Lecce che conferì ai porti pugliesi nell'Adriatico la possibilità di catturare i traffici della "valigia postale delle Indie".

Sul fronte dei collegamenti con i versanti transalpini vennero a scontrarsi due scuole di pensiero: quella austriaca, che privilegiava linee tortuose prevalentemente allo scoperto e quella italiana, che ipotizzava itinerari in galleria; è per tale ragione che l'Italia si trova ad avere valichi ferroviari di diversa concezione: il Brennero e Pontebba all'aperto perché posti su linee ex austriache; il Fréjus (Moncenisio), il Gottardo e il Sempione in galleria.

11. Nel marzo del 1861 la rete in esercizio misurava 2.189 km: il Piemonte ne aveva 850, il Lombardo-Veneto 607, la Toscana 323, lo Stato Pontificio 132, il Regno delle Due Sicilie 128, il Ducato di Parma 99, il Ducato di Modena 50.

**Tab. 1 - Lunghezza delle reti ferroviarie europee (in km)**

| Anno | Regno Unito | Francia | Germania | Italia | Spagna | Belgio |
|------|-------------|---------|----------|--------|--------|--------|
| 1830 | 157         | 31      | -        | -      | -      | -      |
| 1840 | 2.390       | 410     | 469      | 20     | -      | 334    |
| 1850 | 9.797       | 2.915   | 5.856    | 620    | 28     | 854    |
| 1860 | 14.603      | 9.167   | 11.089   | 2.404  | 1.887  | 1.729  |
| 1870 | 21.558      | 15.544  | 18.876   | 6.429  | 5.454  | 2.897  |
| 1880 | 25.060      | 23.089  | 33.838   | 9.290  | 7.491  | 4.112  |
| 1890 | 27.827      | 33.280  | 42.869   | 13.629 | 10.163 | 4.526  |
| 1900 | 30.079      | 38.109  | 51.678   | 16.429 | 13.205 | 4.562  |

Fonte: Maggi, 2003.

Con l'apertura delle linee alpine (che sostanzialmente rappresentano ancora oggi i principali anelli di congiunzione fra Italia e resto d'Europa) il nostro Paese si inseriva pienamente nel transito ferroviario continentale. Va sottolineato come i trafori alpini avviarono la serie dei primati nazionali che permisero all'Italia di ambire ad inserirsi nel novero delle grandi potenze. Nel corso degli anni Sessanta dell'Ottocento, il mondo poté assistere alla realizzazione di due opere (lo scavo del Fréjus e del canale di Suez) tanto diverse quanto unite nel comune obiettivo di realizzare un collegamento più rapido tra Oriente e Occidente e che soprattutto dimostravano la capacità dell'uomo di superare con la sua opera i limiti imposti dalla natura<sup>12</sup>. L'apertura del Sempione (1906) rappresentò il momento di massimo splendore dell'ingegneria ferroviaria italiana: la lunghezza del traforo (19,8 km) rimase imbattuta fino al 1979 quando fu realizzato in Giappone un *tunnel* ferroviario di 22 km.

Nel periodo postunitario le ferrovie italiane ebbero una travagliata storia amministrativa. La gestione delle società concessionarie causò un lungo dibattito sulle modalità di vigilanza da parte delle autorità pubbli-

12. Si era inoltre cominciato a posare i binari nell'Africa italiana dove la prima linea era stata inaugurata in Eritrea nel marzo 1888 tra Massaua e Saati e nel 1911 la strada ferrata raggiunse la capitale Asmara.

che. Svolgendo, infatti, un servizio di fondamentale importanza dal punto di vista politico, militare e sociale, le ferrovie non potevano essere abbandonate in mano a società nelle quali la maggioranza del capitale azionario era detenuto dai banchieri. Le concessioni vennero così modificate più volte a tutela dell'interesse collettivo. L'Italia unita ereditò dal passato ben ventidue compagnie di gestione sparse in tutta la Penisola. Il Governo si dedicò a un'opera di riordinamento generale già nel 1865 con la "Legge dei grandi gruppi" affidando la costruzione e l'esercizio ferroviario a tre società: le Strade Ferrate Alta Italia, le Strade Ferrate Romane e le Strade Ferrate Meridionali, a ciascuna delle quali furono assicurate sovvenzioni e forme di sussidi secondo meccanismi variabili.

Il sistema così configurato entrò tuttavia in crisi per una congiuntura economica sfavorevole susseguente alla sospensione della convertibilità in oro (corso forzoso) adottata nel 1866 a causa della Terza Guerra d'Indipendenza che svalutò la lira nei confronti delle monete estere, alzando di conseguenza il costo del carbone e del materiale rotabile d'importazione.

A causa della crisi finanziaria in cui lo Stato venne a trovarsi erano sempre più numerosi i sostenitori della nazionalizzazione delle ferrovie. Il governo della destra storica cadde proprio nel 1866 sul progetto di legge per la nazionalizzazione delle ferrovie. La sinistra cambiò radicalmente tale orientamento: con la "Legge sulle convenzioni" del 1885 che determinò un nuovo assetto viario nella Penisola. Infatti, quest'ultima fu divisa in grandi aree con l'intento di sviluppare i traffici Nord-Sud mediante la *Rete Mediterranea*, con 4.046 km nella parte occidentale, la *Rete Adriatica* (4.515 km), nella fascia orientale, e la *Società per le ferrovie siciliane* (599 km). La grande novità introdotta da tale legge fu la divisione tra la proprietà dell'infrastruttura, che rimaneva statale, e la gestione dei treni, che fu affidata alle tre società menzionate per un periodo massimo di 60 anni<sup>13</sup>.

13. A tale configurazione si sarebbe tornati un secolo dopo a seguito della Direttiva comunitaria 440 del 1991, che ha imposto la separazione tra l'ente gestore dell'infrastruttura (RFI) e quello dei servizi (Trenitalia).

Le quote azionarie appartenevano a grandi gruppi finanziari tedeschi ma soprattutto a quelli italiani. Il significato politico delle convenzioni fu dunque quello di legare al Governo il maggior numero di interessi economici dominanti nel Paese: si ebbe così la piena percezione della forte influenza dell'alta finanza su ministri e deputati.

L'incapacità dei meccanismi di controllo sul corretto svolgimento del servizio ferroviario istituiti dallo Stato che di fatto lasciarono le compagnie private libere di operare a loro piacimento, produsse un servizio globale molto scadente fino a far parlare di "sfacelo ferroviario". I problemi più evidenti riguardavano i ritardi; questione tanto sentita che, nel 1899, il Parlamento emanò una legge che stabiliva la responsabilità penale dei direttori generali delle Compagnie per i ritardi superiori a venti minuti per i "diretti" e a 45 minuti per i "misti". La vicenda dei ritardi rappresentava la spia luminosa di una situazione di insofferenza verso le compagnie concessionarie. Dopo ulteriori e accesi dibattiti parlamentari e l'istituzione nel 1898 di una commissione d'inchiesta, risultò evidente come il servizio effettuato dalle compagnie private fosse assolutamente inadeguato in un paese come l'Italia che pretendeva di assurgere a ruolo di grande potenza. Premevano, inoltre, per la gestione pubblica delle ferrovie anche le industrie fornitrici del materiale rotabile, che accusavano le compagnie di servirsi all'estero, e quelle agricole e manifatturiere, che speravano in una riduzione delle tariffe per il trasporto dei loro prodotti. Le ricadute territoriali attese dallo sviluppo ferroviario, dunque, furono assai modeste e l'economia in generale non poté beneficiare dei vantaggi prodotti dalla ferrovia (al pari di quanto succedeva nei paesi d'Oltralpe).

Per tali motivi, oltre al timore delle crescenti manifestazioni di protesta sindacale dei ferrovieri e all'ampia eco che aveva avuto la nazionalizzazione delle ferrovie in Svizzera a seguito di un *referendum* del 1898, fu realizzata nel 1905 la statalizzazione delle ferrovie con la creazione dell'ente autonomo delle Ferrovie dello Stato, organismo legato a un ministero (quello dei lavori pubblici), ma dotato, attraverso il consiglio di amministrazione, dell'autonomia necessaria per gestire il servizio rivolto al merca-

to. L'Ente ereditava un parco di vetture circolanti in pessime condizioni e infrastrutture ferroviarie inadeguate alla potenza e alla velocità delle nuove locomotive<sup>14</sup>. La mancanza di coordinamento tra le linee ex-mediterranee e adriatiche impediva una efficiente gestione delle coincidenze. Il governo Giolitti si trovava ad affrontare un nodo assai complesso per il quale il Primo Ministro si espone in prima persona chiamando a dirigere il neonato Ente Riccardo Bianchi che con la sua opera avrebbe dimostrato capacità tali da consegnarlo alla storia ferroviaria italiana come uno dei grandi artefici della riorganizzazione ferroviaria italiana del primo Novecento. Una delle maggiori opere volute da Bianchi fu l'elettificazione delle principali linee a carattere nazionale che modificarono radicalmente la filiera che ruotava intorno ai trasporti ferroviari. Le locomotive a carbone, che avevano causato in molti casi sentimenti di ostilità da parte delle popolazioni locali per gli evidenti problemi legati all'inquinamento, furono sostituite da locomotori elettrici che cambiarono il rapporto tra ferrovie e territorio.

L'Italia fu all'avanguardia negli studi per l'elettificazione dei treni per svincolarsi dall'importazione di *carbon coke* dall'estero, che già in più occasioni si era tentato di sostituire con la lignite nazionale caratterizzata da un potere calorico inferiore. Nel campo delle ferrovie elettriche la tecnica italiana diede dunque diverse lezioni agli altri stati europei determinando una precoce modernizzazione legata all'importanza che l'industria dell'elettricità andava assumendo nell'economia della Penisola.

Un programma di esperimenti per l'elettificazione fu concordato nel 1897 tra il governo e le due maggiori compagnie ferroviarie, la *Mediterranea* e l'*Adriatica*. Sulla rete adriatica le tratte interessate furono la San Felice sul Panaro-Poggio Rusco, nella Bologna-Verona, e le linee della Valtellina Lecco-Sondrio e Colico-Chiavenna. Nella rete Mediterranea la trazione elettrica fu invece impiegata sulla Milano-Monza e sulla Milano-Varese<sup>15</sup>.

14. Su circa 15.000 km di rete soltanto 2.300 erano a doppio binario.

15. All'inizio del 1915, le linee elettrificate coprivano appena 377 km. Nel ventennio

Bianchi fu chiamato alla direzione delle Ferrovie dello Stato con l'intento di riorganizzare l'apparato ferroviario italiano anche e soprattutto sul piano burocratico. L'azienda fu suddivisa in compartimenti a livello interprovinciale e fu strutturata su basi prevalentemente privatistiche mutate dalle precedenti gestioni delle compagnie, con personale inquadrato e retribuito in maniera differente dal resto del personale statale<sup>16</sup>. Il lavoro di rilancio fu condotto in una fase di rapido sviluppo del movimento sindacale che nel 1907 trovò definitiva unità con la fondazione del Sindacato Ferrovieri Italiani (SFI). La crescita organizzativa dei ferrovieri, che divennero in breve tempo la categoria più sindacalizzata del Paese, determinò forti aggravii di costo per gli adeguamenti stipendiali e per la dilatazione degli organici. Problemi, questi, che vennero tralasciati per il sopraggiungere del primo conflitto mondiale, ma che gettarono le basi per un disavanzo cronico che indebitò le Ferrovie fino a tutto il periodo precedente l'avvento del fascismo.

#### *4. L'impatto economico delle ferrovie nell'Italia unificata*

La costruzione e l'esercizio della rete ferroviaria ebbero notevoli riflessi in tutti i campi dell'economia. Le grandi costruzioni richiesero notevoli *input* sotto forma di manufatti delle industrie metallurgica, meccanica ed edilizia, dando impulso a un mercato nazionale più dinamico e finalmente aperto a quelli dei paesi vicini, grazie ai trafori alpini.

La scarsità di vie di comunicazione interne aveva favorito l'espansione del trasporto marittimo e fluviale, rispetto a quello terrestre. Si erano sviluppate relazioni commerciali tra località rivierasche anche molto lontane, a scapito dei commerci intraregionali che in buona parte si limitavano agli scambi campagna-città, tra i luoghi di produzione e i mercati di trasformazione e di consumo.

fascista l'elettrificazione proseguì a gran ritmo e furono completati i principali assi ferroviari.

16. Va ricordato come lo *status* giuridico dei ferrovieri, concesso nel 1906, fece da battistrada a quello generale degli impiegati civili, accordato due anni dopo.

L'Italia all'epoca dell'unificazione del 1861 manteneva contatti mercantili con numerosi paesi europei, specialmente per quanto atteneva al mercato delle materie prime. Nel periodo 1862-1866 le esportazioni non raggiungevano i due terzi delle importazioni. I principali mercati erano quello francese (35% delle esportazioni), quello svizzero (17%), quello inglese (15%) e quello austriaco (compreso il Veneto) con l'11%. I quattro paesi europei assorbivano da soli l'81% delle esportazioni del Regno<sup>17</sup>. Le sete e le manifatture tessili rappresentavano la tipologia merceologica maggiormente esportata, seguita dal vino, dall'olio d'oliva, dagli agrumi - inviati prevalentemente in Francia, Austria e Russia - e dal sale marino, il cui mercato di destinazione era la Scandinavia.

L'Italia era dunque strettamente legata ai paesi transalpini e le aperture progressive del valico del Brennero (1867), dei trafori del Fréjus (1871) e del San Gottardo (1882) furono decisive per l'espansione dei traffici internazionali ferroviari che solo allora iniziarono a erodere consistenti quote di mercato ai traffici marittimi. Se prima dell'apertura dei trafori le importazioni via terra raggiungevano appena il 12% del totale, negli anni successivi tale valore triplicò raggiungendo nel 1881 il 36%<sup>18</sup>. Gran beneficio in questo quadro ebbe il porto di Genova che soprattutto grazie all'apertura del San Gottardo iniziò a consolidare un retroterra che si spingeva fin oltre la Svizzera<sup>19</sup>.

Sul fronte interno uno dei grandi settori che trasse beneficio dall'esercizio delle ferrovie fu quello agricolo. Le ferrovie aprirono nuovi mercati

17. Roma assorbiva meno del 2% del totale delle esportazioni dell'Italia Unita.

18. Ancor più elevata era la quota delle esportazioni che nel 1881 utilizzavano per oltre il 54% del loro totale la via ferroviaria: ciò a testimonianza della crescente capillarità del sistema ferroviario nazionale, che alla fine degli anni Ottanta dell'Ottocento raggiungeva ormai quasi tutte le aree del Regno.

19. Va sottolineato, tuttavia, che la contemporanea apertura del Canale di Suez (17 Novembre 1869) aveva fatto illudere gli Italiani di poter catturare il traffico dall'Oriente all'Europa, quando invece la maggior parte dei traffici merci continuava a circumnavigare il Capo di Buona Speranza. Faceva eccezione il traffico passeggeri, a dire il vero concentrato sul noto convoglio denominato "La valigia delle Indie" che collegava Brindisi a Parigi.

non soltanto ai prodotti agricoli della regione padano-veneta, ma soprattutto a quelli del Meridione. Dal 1872 al 1880, a fronte di un aumento dell'estensione ferroviaria del 29%, si ebbe una crescita degli scambi del 64%. Va tuttavia rilevato, come ha correttamente sottolineato Candeloro (1981), che le ferrovie facilitarono anche l'importazione di prodotti esteri che venivano a costare meno dei prodotti nostrani. Si profilava dunque una concorrenza agguerrita anche su prodotti tipici per l'agricoltura nazionale. Ai vantaggi dovuti all'unificazione dei mercati nazionali si contrapposero gli svantaggi del ribasso dei costi di trasporto che rese più dura la crisi agraria degli anni Ottanta. Basti pensare che grazie allo sviluppo delle ferrovie statunitensi e della navigazione transoceanica, il grano prodotto nelle pianure americane costava in Europa meno di quello locale. Tuttavia, nella sua globalità e al di là di tali considerazioni che possono ricondursi a casi "isolati", la ferrovia ha inciso positivamente sul settore agricolo italiano, soprattutto favorendo le spedizioni di prodotti tipici del Meridione verso i mercati del Nord altrimenti difficilmente raggiungibili.

Nel settore industriale i giudizi sono decisamente più controversi<sup>20</sup>. Abbiamo già sottolineato come gran parte dei macchinari per l'esercizio ferroviario fosse acquistato all'estero per il cronico ritardo dell'industria siderurgica e meccanica di cui l'Italia soffrì almeno fino alla fine del secolo<sup>21</sup>. Gli unici settori che beneficiarono dell'espansione ferroviaria furono quelli dell'industria del legname, che produceva le traversine necessarie alla posa dei binari, e l'industria estrattiva dello zolfo siciliano, per la quale la ferrovia contribuì a ridurre sensibilmente i costi del trasporto dalle miniere ai porti siciliani d'imbarco. Soltanto a partire dalla metà degli anni Ottanta

20. In particolare si vedano le opere di Fenoaltea (1973), di Romani (1982) e di Luzzatto (1980).

21. Sebbene la *Ansaldo* avesse consegnato la prima locomotiva già nel 1855, l'industria meccanica italiana non riusciva a stare al passo di quella d'Oltralpe. La Società Ferrovie dell'Alta Italia (SFAI) dal 1865 al 1880 aveva ordinato 39 locomotive in Italia e ben 600 all'estero! Per le carrozze il dato era sensibilmente differente (9.859 in Italia e 6.947 all'estero), per il fatto che esse erano per la gran parte costruite in legno.

del XIX secolo l'industria meccanica sarà in grado di soddisfare le richieste delle ferrovie. Attorno alle prime officine ferroviarie, soprattutto nell'area genovese e nel tradizionale triangolo industriale del Nord, iniziarono a svilupparsi i primi nuclei dell'industria meccanica nazionale, che si sarebbe poi consolidata nel ventennio successivo e che avrebbe costituito l'ossatura dell'industria pesante nazionale per oltre un secolo. Sotto la direzione di Bianchi ci fu un significativo rinnovamento del parco locomotori e vetture. Le commesse, finanziate dallo Stato, furono affidate ad aziende italiane ed equamente ripartite tra gli stabilimenti nelle diverse parti del Regno: una quindicina di fabbriche tra cui spiccavano i nomi dell'*Ansaldo* e della *Breda Ferroviaria*.

Con l'eccezione di quest'ultimo periodo, non sembra, in definitiva, che allo sviluppo delle ferrovie sia corrisposto un'analoga crescita industriale. D'altra parte le ferrovie, nel costituire un mezzo di grande efficacia nell'unificare i mercati nazionali e avvicinarli maggiormente a quelli europei, hanno reso un'opera che difficilmente è quantificabile dal punto di vista economico, pur essendo indubbio il ruolo che esse ebbero nello stimolare lo sviluppo capitalistico in un Paese che mostrava tutti i limiti del proprio processo economico generale e nel guidare lo sviluppo e gli assetti territoriali legati al rapporto città-campagna. Le ferrovie ebbero un ruolo decisivo nella trasformazione del modo di vita di milioni di individui nell'epoca dell'urbanesimo: attorno alle fabbriche erano cresciuti i nuovi centri industriali che i treni collegavano tra loro, convogliando verso le città sia i flussi di emigrazione umana dalle campagne sia l'insieme delle materie prime per la produzione<sup>22</sup>. Nelle articolazioni delle grandi città la trama ferroviaria andava assumendo un ruolo fondamentale nel ridisegno degli assetti urbanistici. Intorno alle stazioni si strutturavano nuovi quartieri che attiravano magazzini, uffici, attività commerciali e direzionali che intensificavano le relazioni sociali.

22. Si pensi al triangolo industriale Milano Genova Torino, che proprio grazie alle ferrovie poté avviare e consolidare il suo ruolo di motore dell'economia industriale del Paese.

In definitiva, con la costruzione delle infrastrutture e la diffusione dell'apparato amministrativo, con le politiche per l'educazione, la sanità e la giustizia, le ferrovie divennero uno degli strumenti politici di maggior efficacia nell'organizzazione del territorio e della società nazionale, certamente decisivo al fine di *fare gli italiani*, una volta che si era fatta l'Italia.

### *Bibliografia*

- BERENGO GARDIN P., *Ferrovie italiane. Immagini del treno in 150 anni di storia*, Roma, Editori Riuniti, 1988.
- BRIANO I., *Storia delle ferrovie in Italia*, Milano, Cavallotti, 1977.
- CANDELORO G., *Storia dell'Italia moderna*, Milano, Feltrinelli, 1981.
- DEL VISCOVO M., *Economia dei trasporti*, Torino, UTET, 1991.
- FENOALTEA S., "Le ferrovie e lo sviluppo industriale italiano 1861-1913",  
TONIOLO G. (a cura di), *Lo sviluppo economico italiano 1861-1940*, Roma-Bari, Laterza, 1973.
- FERRARI M. - LAZZATI E., *Il treno*, Milano, Idealibri, 1989.
- GUADAGNO V., *Ferrovie ed economia nell'Ottocento postunitario*, Roma, CAFI, 1995.
- JANNATTONI L., *Il treno in Italia*, Roma, Editalia, 1975.
- LUZZATTO G., *L'economia italiana dal 1861 al 1894*, Torino, Einaudi, 1980.
- MAGGI S., *Le ferrovie*, Bologna, il Mulino, 2003.
- MAGGI S., *Storia dei trasporti in Italia*, Bologna, il Mulino, 2009.
- ROMANI M., *Storia economica d'Italia nel secolo XIX*, Bologna, il Mulino, 1982.
- ROMEO R., *Breve storia della grande industria in Italia*, Bologna, Cappelli, 1961.
- TONIOLO G. (a cura di), *Lo sviluppo economico italiano 1861-1940*, Roma-Bari, Laterza, 1973.
- VALUSSI G., (a cura di), *L'Italia geoeconomica*, Torino, UTET, 1991.

*Indice cronologico*

- 1825, 27 - 09 *Inaugurazione della prima ferrovia, la Stockton-Darlington*  
 1827, 30 - 06 *Apertura della prima ferrovia in Francia, la S.Etienne-Andrezieux*  
 1830, 22 - 05 *Prima ferrovia americana*  
 1834, 17 - 12 *Apertura della ferrovia Dublino-Kingstown, prima linea irlandese*  
 1835, 05 - 05 *Inaugurazione della Bruxelles-Malines*  
 1835, 07 - 12 *Apertura in Germania della prima ferrovia, la Fürth-Norimberga*  
 1837, 23 - 11 *Inaugurazione della prima ferrovia austriaca, la Vienna-Florisdorf*  
 1839, 20 - 09 *Prima ferrovia olandese, Amsterdam-Haarlem*  
 1839, 03 - 10 *Inaugurazione della tratta Napoli-Portici*  
 1840, 17 - 08 *Inaugurazione della Milano-Monza, seconda ferrovia italiana*  
 1843, 20 - 12 *Inaugurazione della ferrovia Napoli-Caserta*  
 1844, 14 - 03 *Apertura all'esercizio della Livorno-Pisa*  
 1844, 25 - 05 *Inaugurazione della tratta Caserta-Capua*  
 1846, 11 - 01 *Inaugurazione del ponte sulla laguna di Venezia*  
 1846, 03 - 06 *Inaugurazione della Cancellò-Nola*  
 1848, 24 - 09 *Apertura della prima linea piemontese, la Torino-Moncalieri-Trofarello*  
 1851, 15 - 08 *Apertura della Treviso-Mestre*  
 1856, 07 - 07 *Inaugurazione della Roma-Frascati*  
 1857, 12 - 10 *Milano e Venezia sono collegate*  
 1859, 16 - 04 *Apertura all'esercizio della Roma-Civitavecchia*  
 1859, 01 - 06 *La rete piemontese e quella del Lombardo-Veneto si congiungono al Ticino*  
 1862, 29 - 01 *Inaugurazione della linea Roma-Velletri-Ceprano*  
 1862, 18 - 09 *Nascita a Torino della Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali*  
 1864, 22 - 06 *Nasce la Compagnia della Strade Ferrate Romane*  
 1871, 17 - 09 *Inaugurazione della galleria del Moncenisio*  
 1871, 16 - 10 *Inizia il collegamento Roma-Parigi via Moncenisio*  
 1872, 15 - 01 *E' inaugurata la prima linea sarda, la San Gavino-Monreale-Oristano*  
 1885, 07 - 06 *Nasce a Roma la Società Italiana per le Strade Ferrate della Sicilia*  
 1885, 08 - 06 *Nasce a Roma la Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo*  
 1885, 01 - 07 *Inizia l'esercizio della Rete Adriatica*  
 1905, 22 - 04 *Nascita delle Ferrovie dello Stato (FF. SS.)*

### *Resumé*

L'histoire de la voie ferrée italienne prit naissance durant le règne des deux Siciles, avec l'inauguration en 1839, du tronçon Naples - Portici, avant même de l'unification de la péninsule. Neuf ans s'étaient passés après la mise en fonction de la première ligne régulière au monde (Liverpool - Manchester), qui avait enthousiasmé toute l'Europe en donnant naissance à des projets pour l'usage de ce formidable moyen de transport destiné au service des personnes, de l'industrie et du commerce, et qui avait permis la cohésion territoriale, sociale et économique de chaque pays.

Ainsi il est facile de revoir très rapidement l'histoire des chemins de fer italiens avant et après l'unité jusqu'à la naissance de la Société ferroviaire de l'état en 1905, afin de comprendre le rapport entre l'unification politique et le développement des chemins de fer, et, donc, les liaisons entre la construction d'une voie de transport et l'évolution de l'organisation territoriale et de la société nationale.

*Mots clés: naissance des chemins de fer en Europe, développement des chemins de fer, cohésion socio-territoriale*

### *Resumen*

La historia ferroviaria italiana empezó con el Reino de las Dos Sicilias, y más en concreto con la inauguración del tronco de Nápoles Portici que aconteció en octubre de 1839, es decir, antes de la unificación de la península. A pesar de haber transcurrido poco más de nueve años desde que la primera línea regular en el mundo (la de Manchester-Liverpool) había entrado en servicio, en todo Europa ya propagaba un fuerte entusiasmo y se hacían planes para el uso del nuevo medio. Este, en efecto, resultaría ser tanto un medio formidable para el transporte, bien de personas y bien de mercancías, como un factor indispensable para la cohesión territorial, social y económica de los Países.

Ahora bien, en la presente contribución se relata brevemente la historia ferroviaria italiana pre- y post-unitaria hasta llegar al nacimiento del Ente Ferrovie dello Stato, que aconteció en 1905, con el propósito de insi-

stir en la relación entre la unificación política y el desarrollo de los ferrocarriles y, por lo tanto, más en general, el de de examinar las relaciones entre la construcción de una red de transporte y la evolución de la organización territorial y de la sociedad nacional.

*Palabras clave: nacimiento de los ferrocarriles en Europa, el desarrollo de los ferrocarriles, social y territorial cohesión*