

IL DIBATTITO SULLO SVILUPPO DELLE STRADE FERRATE NEL PERIODO ANTERIORE ALLA FORMAZIONE DELLO STATO ITALIANO

di Bruno Cirillo*

La diffusione delle ferrovie nel nostro Paese, nel loro graduale sviluppo fino alla costituzione dello Stato unitario, ebbe notevole influenza sull'avvento del Risorgimento, per cui è interessante trattare, in occasione delle manifestazioni per i 150 anni dell'Unità d'Italia, il dibattito che si ebbe in merito prima del 1861, al quale parteciparono magistralmente, fra i tanti patrioti, Cattaneo, il Petitti ed infine Cavour, prima che assumesse funzioni di governo nel Regno dei Savoia (1852).

La costruzione di *strade ferrate*, come allora venivano chiamate le linee ferroviarie, tardò a realizzarsi negli otto Stati, in cui la Penisola era allora divisa, rispetto allo sviluppo di altri Paesi come Inghilterra, Francia, Germania, Austria e la lontana America; anzi vi era una certa avversione, dopo la Restaurazione, seguita al Congresso di Vienna del 1815, contro ogni forma d'innovazione. I Governi restaurati si guardarono bene dal diffondere le idee innovative e dall'incoraggiare le iniziative imprenditoriali nel settore industriale, perché il conservatorismo delle popolazioni si dimostrava un potente alleato alla loro politica reazionaria, mirante a scalzare qualsiasi trasformazione, basata sulle idee liberali, che il precedente turbolento periodo napoleonico aveva diffuso.

D'altra parte la popolazione italiana, tranne poche eccezioni in Piemonte, nel Lombardo - Veneto, in Toscana e nel Regno Borbonico, aveva soprattutto caratteristiche rurali e con difficoltà si sviluppavano iniziative industriali avanzate, come altrove. Ma dopo il 1835 il dibattito in tale campo ebbe una certa vivacità e si sviluppò in maniera costruttiva e lungimirante, avendo come meta politica finale l'unificazione italiana. Cercheremo di evidenziare per i lettori di A. F. il contributo che le personalità sopra indicate hanno dato a tale dibattito con interventi soprattutto culturali ed anche progettuali di grande rilievo, che hanno caratterizzato l'evoluzione delle costruzioni ferroviarie sia nel primo ventennio dopo il 1839, sia negli anni successivi al 1861.

EVOLUZIONE DELLE STRADE FERRATE ITALIANE SINO AL 17/03/1861

La prima concessione ferroviaria italiana fu data nel 1836 da Ferdinando II, Re del Regno delle due Sicilie, ad una Società francese su progetti dell'ing. Armand Bayard, che impiegò due anni per costruire i 7,406 Km colleganti Napoli e Portici con un tracciato, che si sviluppava lungo la costa ed, a tratti, attraverso giardini e ville. La locomotiva, che era stata battezzata

Vesuvio, proveniva dalle officine Longdrige di Newcastle ed era la centonovantesima macchina uscita da quella fabbrica nei quattordici intensi anni di vita delle ferrovie inglesi, che raggiunsero i 17.000 km nella prima metà del secolo XIX, dopo l'inaugurazione il 27 settembre 1825 della prima strada di ferro della storia, la Stockton - Darlington. Ci possiamo ora porre il problema se la Napoli - Portici sia stata un'opera di pura immagine, collegando la Capitale del

* Dirigente FS a r.

