

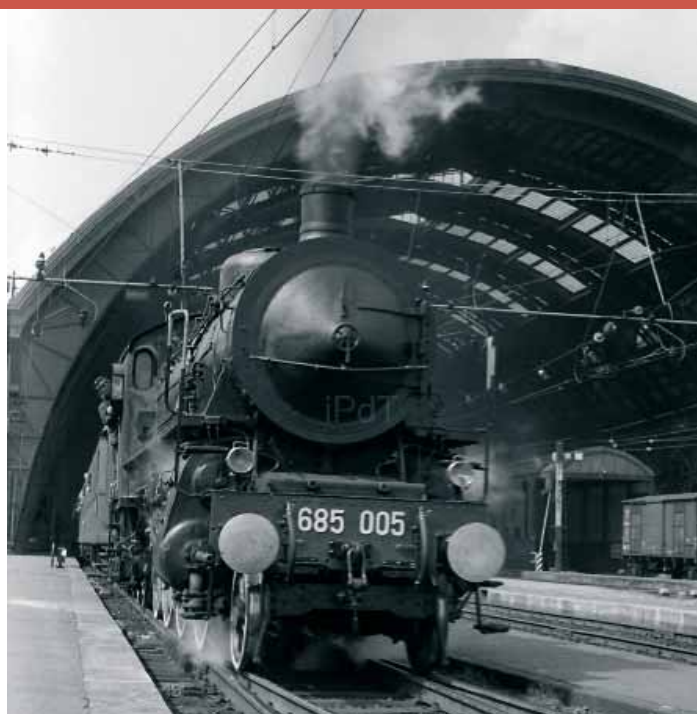
Ferrovie e modernizzazione dell'Italia

A cura del Prof. Stefano Maggi

Direttore del Dipartimento di Scienze Politiche e Internazionali dell'Università di Siena

Quando l'Italia fu unificata, ben 34 province su 65 erano prive di strade ferrate e attendevano un intervento statale, poiché il treno risultava allora il principale simbolo del progresso. Era necessario collegare le varie parti della penisola con una rete efficiente di trasporti, sia per il controllo dell'ordine interno e dei confini, sia per la realizzazione di un mercato nazionale, dal quale ci si aspettava un consistente aumento dei commerci. Ma soprattutto il treno doveva mettere in comunicazioni gli italiani, che erano isolati fra un territorio e l'altro: simbolo di questo isolamento era il nome di alcune regioni, declinato al plurale, come Puglie, Abruzzi, Calabrie, Maremme. All'indomani dell'unificazione si viaggiò per la penisola a piedi, con le diligenze, ma soprattutto con i convogli ferroviari. Sulle tradotte militari e sui treni che collegavano il nord al sud si cominciò a parlare con gente di dialetti diversi dal proprio, cercando di farsi comprendere dagli abitanti di altre regioni. Non solo, anche la cartografia e l'analisi statistica del territorio cominciarono a svilupparsi in epoca ferroviaria, proprio perché il treno consentiva di scoprire plaghe in precedenza ignote persino a chi abitava a pochi chilometri di distanza.

Una storia particolare ebbero i valichi transalpini: la linea del Semmering, per il collegamento fra Trieste e l'Austria, fu realizzata nel 1854, il valico del Brennero venne aperto nel 1867, la galleria del Moncenisio (13,6 km) nel 1871, il valico di Pontebba nel 1872, il traforo del San Gottardo (15 km) nel 1882. Quest'ultimo tunnel ebbe un notevole successo commerciale, canalizzando il traffico fra il porto di Genova e le regioni industriali della Germania, come la Ruhr. Soltanto il traforo del Sempione (19,8 km), previsto da una convenzione italo-svizzera



del 1898, fu completato nel nuovo secolo e inaugurato nel 1906. Le gallerie transalpine italiane avevano un valore che si potrebbe definire “globale”, per il fatto che vi transitava il maggiore traffico internazionale, denominato “Valigia delle Indie”, cioè le merci che andavano dalla madrepatria Inghilterra fino alle Indie britanniche.

Per fare un solo esempio, dopo l'apertura nel novembre 1869 del canale di Suez, con la galleria del Moncenisio inaugurata nel settembre 1871 si accorciò l'itinerario fra occidente e oriente. La testimonianza letteraria di Jules Verne è la più adatta per comprenderne l'importanza: il protagonista Phileas Fogg, insieme con il suo fidato aiutante, passava appunto in treno dal traforo Moncenisio per compiere *Il giro del mondo in 80 giorni*, nel romanzo pubblicato nel 1873.