

1863-2013
150 anni
di binari tra Ancona e Pescara

Castellamare Adriatico
Arrivo della Valigia delle Indie



150 **IBINARIDIUNSO**
FERROVIA ADRIATICA
1863 - 2013



ASSOCIAZIONE CULTURALE
AMATORI FERROVIE
MONTESILVANO (PE)
www.acaf.montesilvano.com



MUSEO DEL TRENO

MONTESILVANO (PE)

1863-2013

150 anni

di binari tra Ancona e Pescara

Castellamare Adriatico
Arrivo della Valigia delle Indie



AUTORI:**Dott. Licio Di Biase,**

storico e amministratore comunale di Pescara

Dott. Renzo Gallerati,autore/promotore di pubblicazioni di storia locale e dei trasporti, fondatore di *Acaf-Museo del Treno* Montesilvano**Ing. Antonello Lato,**direttore del *Museo del Treno* di Montesilvano, esperto di tecnica ferroviaria e ferromodellista**Dott. Dario Recubini,**

sociologo, giornalista, console del Touring Club Italiano per la provincia di Pescara, autore di pubblicazioni di storia ferroviaria

© Copyright 2013 Fondazione Pescarabruzzo,
Corso Umberto I n. 83 – 65122 Pescara

Foto di copertina:

Arrivo a Castellamare Adriatico della "Valigia delle Indie". - Biblioteca Provinciale "M. Delfico" Teramo.

Treno "Frecciabianca" in partenza dalla stazione di Ancona. - Foto Giorgio Pergolini.

Collana Fondazione Pescarabruzzo

ARTE E CULTURA

VOLUMI PUBBLICATI NELLA COLLANA

Franco Battistella (a cura di)	“Pescara, Arte e città fra ‘800 e ‘900”	1997
Franco Battistella (a cura di)	“Basilio Cascella – Catalogo delle cartoline”	1997
Ferdinando Lepore	“I colori della notte”	1998
Tobia R. Toscano (a cura di)	“Vittoria Colonna. Sonetti in morte di Francesco Ferrante d’Avalos Marchese di Pescara”	1998
Raffaella Falconio (a cura di)	“Domus Pucherrimae – Dimore storiche d’Abruzzo”	1999
Roberto Liberatoscioli	“Pescara in posa”	1999
Roberto Liberatoscioli	“Pescara a colori”	2001
Lorenzo Papponetti	“Avanguardia architettonica abruzzese a Montesilvano. La colonia marina”	2003
Adriana Gandolfi	“Amuleti. Ornamenti magici d’Abruzzo”	2003
Nicodemo Napoleone	“Immagini della mia terra”	2004
Laura Bagagli	“I veneziani d’Abruzzo”	2005
Antonio Zimarino (a cura di)	“Di Prinzio e la cultura artistica in Abruzzo”	2005
Antonio Zimarino (a cura di)	“Giustino Rossi e l’arte della vita”	2006
Franco Battistella – Cornelia Dittmar (a cura di)	“L’arte svelata. Le opere restaurate dalla Fondazione Pescarabruzzo”	2007
Maria Gloria Ruocco	“Pescara e dintorni”	2009
Ass. Cult. “Culture Tracks” (a cura di)	“Il lungo viaggio dal Nord 1877 – 1915. L’Abruzzo nei dipinti dei pittori scandinavi”	2009
Luca Beatrice (a cura di)	“Il buio, confine del colore. Formichetti e Schifano: dialogo tra spirito e materia”	2010
Maurizio Scudiero (a cura di)	“Futurismo. Dinamismo e Colore”	2010
Ass. Cult. “Culture Tracks” (a cura di)	“L’Abruzzo di M.C. Escher. Un percorso nei luoghi dell’arte”	2010
Giovanbattista Benedicenti – Vincenzo De Pompeis (a cura di)	“Tommaso Cascella. Il percorso di una vita (1890-1968)”	2010
Cornelia Dittmar	“Il restauro di tre dipinti inediti di Nicola Ranieri di Guardiareale”	2010
Giovanni Benedicenti (a cura di)	“Oltre il futurismo. Grandi artisti italiani del Novecento”	2010
Simona Clementoni (a cura di)	“Bruno Di Pietro. Ai confini del creato 1965 – 2010”	2011
Ezio Sciarra, Antonio Zimarino, Monica Ruggieri (a cura di)	“Bruno Zenobio. Colonne, totem, stele musive”	2011
Luciano Caprile (a cura di)	“Il tempo di Modigliani”	2011
Ass. Cult. “Culture Tracks” (a cura di)	“Lettere da Civita d’Antino di Kristian Zarhrtmann”. Collezione d’Arte Scandinava Fondazione Pescarabruzzo	2011
Antonio Gasbarrini, Anna Seccia (a cura di)	“Una storia senza fine? AquilAbruzzo TendAtelier”	2012
Luigi Cicchitti	“La cattedrale di San Cetto. Chiesa Madre di Pescara”	2012
Lucia Arbace (a cura di)	“Il sentimento della Natura. Pittori abruzzesi al tempo dell’Italia unita”	2012
Lucia Arbace, Maria Concetta Nicolai, Maria Ruggieri (a cura di)	“Percorsi di Uomini Percorsi di Fede. Dall’Est a Villa Badessa. Immagini Icone Costumi”	2012
Vincenzo de Pompeis, Gaetano Carboni, Giorgio D’Orazio, Sandro Parmiggiani (a cura di)	“LoretoView. Festival di fotografia del paesaggio”	2012
Ass. Cult. Culture Tracks (a cura di)	“Fuori dai sentieri battuti. Viaggiatrici straniere nell’Abruzzo del XX Secolo. Amy Atkinson, Anne Macdonell, Estella Canziani” 2012	2012
Giorgia Calisti (a cura di)	“Vibrazioni di luce: Pasquale e Raffaello Celommi. Poesie dipinte”	2012

Un particolare ringraziamento a:

Nicola Mattoscio,

presidente Fondazione Pescarabruzzo, docente Università "G.d'Annunzio" Chieti-Pescara.

Piero Muscolino,

ingegnere, già dirigente FS, autore di pubblicazioni di storia ferroviaria, docente Politecnico di Milano, presidente FIMF, socio onorario *Acaf-Museo del Treno Montesilvano*.

Renato Cesa De Marchi,

ingegnere, già dirigente FS, autore di pubblicazioni di storia ferroviaria, socio onorario *Acaf-Museo del Treno Montesilvano*.

Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane spa.

Associazione Dopolavoro Ferroviario

Ancona e Pescara.

Luigi Ponziani,

direttore Biblioteca Provinciale "Melchiorre Delfico" Teramo.

Enzo Fimiani

direttore Biblioteca Provinciale "Gabriele d'Annunzio" Pescara.

Antonio Bini,

già dirigente regionale, studioso di storia del turismo.

Lello Tiberio,

collezionista e musicista.

Giuseppe Castagna,

già funzionario comunale, collezionista fotografico e ricercatore storico-documentale.

Giancarla Armidi

architetto e presidente di *Italia Nostra* Chieti.

Angelo Primiterra,

ferroamatore e collezionista .

Salvatore Di Fazio

già Comandante Marina Mercantile, ricercatore archivistico di *Acaf-Museo del Treno Montesilvano*.

Achille Rasetta,

fotografo e collezionista.

Un sogno che deve ricominciare

La Fondazione Pescaraabruzzo, insieme ad un prestigioso Comitato promotore, celebra il 150° anniversario dell'arrivo della Ferrovia Adriatica a Pescara: il 13 maggio 1863 la prima locomotiva a vapore, con a bordo il principe Umberto, arrivava all'antica Castellamare. Portava le ambizioni dei Savoia e le speranze più autentiche del nostro Risorgimento di unire materialmente l'Italia e di passare quindi a fare gli Italiani. Portava anche il sogno delle nostre comunità di poter accedere a quello sviluppo sociale ed economico che il nuovo mezzo di trasporto prometteva e, soprattutto, testimoniava in modo tangibile che il nuovo stato unitario costituiva da subito una straordinaria opportunità volta a raccogliere concretamente la sfida del progresso reso disponibile dalla contemporaneità dell'epoca.

Questo sogno cominciò a realizzarsi in una città, come diventerà la nuova Pescara nel ricomprendere anche Castellamare, che iniziò a crescere convulsamente intorno alla sua stazione, con nuovi quartieri e innovative attività produttive, e con la nascita pure di una significativa ricettività alberghiera e di numerose iniziative culturali da richiamo nazionale. E' così che il nuovo capoluogo adriatico deve la sua esistenza e gran parte del suo successo alla fortuna di trovarsi su quella linea ferroviaria che unì finalmente il nord al centro-sud d'Italia, non solo dal punto di vista della integrazione socio-economica, ma anche e soprattutto nella dimostrazione concreta di appartenenza alla stessa visione di un destino comune.

Le celebrazioni, dunque, nello sforzo di riproposizione di questo spirito originario, devono andare oltre la semplice rievocazione storica di un evento tanto importante per Pescara e per l'intero Abruzzo. Vogliono e possono essere l'occasione per approfondire i motivi per cui quel sogno di sviluppo e di innovazione negli ultimi tempi si è sostanzialmente interrotto, soprattutto in seguito all'esclusione della Regione da tutti i programmi di riqualificazione del trasporto ferroviario e di ogni vera strategia di mobilità intermodale: costretta com'è fuori dalle linee dell'alta velocità e fuori anche dalle politiche di recupero e di riuso delle reti ferroviarie minori in greenways, di grande appeal turistico, secondo le più avanzate tendenze di valorizzazione delle aree interne.

Il sogno si è interrotto e si sta trasformando sempre più in un incubo di isolamento e di degrado, nonostante rinnovate, crescenti, ben fondate aspettative al riguardo, nonché la presenza di energie imprenditoriali locali disposte a scommettere pure loro sul potenziale insito nel trasporto ferroviario, e sulla sua natura, sostenibile e "collettiva". In Abruzzo sembra che ci si sia completamente dimenticati che lo sviluppo economico e sociale di un territorio dipende principalmente dalla capacità della politica di favorire l'inno-

vazione a vasto raggio rispetto alle infrastrutture materiali ed immateriali, ai modelli di governance delle attività degli agenti economici e delle istituzioni, alle condizioni di benessere dei singoli e delle comunità e, quindi, della più generale qualità del capitale umano.

In questo profondo ed incisivo disegno di rivisitazione e riposizionamento nelle dinamiche delle reti, le infrastrutture tecnologicamente evolute per la mobilità dei beni e delle persone, e quelle ferroviarie in particolare, assumono un significato davvero strategico e una loro adeguata dotazione, perciò, risulta irrinunciabile se si vuole riproporre un credibile nuovo modello di sviluppo regionale.

In Abruzzo si trascura che le strozzature create da carenze infrastrutturali, ormai così accentuate, non sono facilmente né rapidamente eliminabili né tantomeno eludibili. Credo che sia tempo di tornare a riconoscere l'importanza decisiva che assume una specifica politica degli investimenti che sappia combinare lungimiranza, coraggio e tempestività, tenendo conto che il ritardo accumulato dovrà sommarsi a tempi futuri di progettazione e di costruzione.

Dovrebbe essere convincimento di tutti che, tra gli strumenti di cui dovrà dotarsi la nostra regione per ricostruire un suo futuro di sviluppo, una rete ferroviaria ammodernata rappresenta ancora una grande occasione di rilancio per il territorio, non solo dal punto di vista economico ma anche dal punto di vista dell'equilibrio ambientale e della qualità della vita.

La cornice definita degli obiettivi di Europa 2020 ci invita a promuovere una mobilità sostenibile, inclusiva, sana che utilizzi in proporzioni adeguate mezzi di trasporto diversi dalla gomma (che presenta costi maggiori, più alti livelli di incidentalità e più impattanti ripercussioni ambientali), ed incentiva sistemi multimodali di trasporto pubblico. La Cina sta puntando tutto sulla realizzazione di un mastodontico apparato ferroviario per modernizzare il paese e creare il più grande mercato economico mondiale, i cui flussi di merci e di persone sono veicolati su una rete di binari di circa 80 - 100 mila chilometri.

In Italia, invece, per cominciare si assiste ad un grave squilibrio nel trasporto merci, con il cargo ferroviario relegato ad un ruolo marginale: pari al 9,6% del totale, secondo gli ultimi dati, a fronte del 90,4 del vettore stradale. Per fare un raffronto, tale volume di carichi è pari a circa 1/5 di quello movimentato dalla sola Germania, che nel trasporto merci è leader in Europa.

Il Meridione, a sua volta, manifesta un maggior stato di arretratezza nelle caratteristiche tecnologiche dell'intera infrastruttura ferroviaria: nel 2010 solo il 28% della rete era elettrificato e le tratte a doppio binario erano appena il 23% del totale. Si aggiunga che, in Abruzzo, non esiste neanche una vera ed efficace interconnessione ferroviaria dei suoi principali porti, mentre solo da poco è in via di risoluzione la mancata interconnessione dell'interporto di Manoppello. Anche se non va sottaciuto il recente accordo della Sangritana

con la Sevel che dovrebbe favorire un'esperienza virtuosa per il rilevante polo industriale dell'automotive.

Ciò, con tutta evidenza, stride con la stessa prospettiva auspicata dall'Europa, quando ci parla di sfide per la transizione verso modelli futuri di città e territori che per essere competitivi dovranno essere coesi, attrattivi e in rete velocizzata. Per tutto questo abbiamo bisogno, anche nella Regione, di una capacità di visione nel cui contesto l'innovazione è al tempo stesso il preludio ed il leviatano che dà significato ed energia ad ogni cosa. Se l'Abruzzo vuole rilanciarsi non può prescindere dall'importanza del trasporto ferroviario, che rappresenta inevitabilmente la componente principale di alternativa convincente ad un sistema regionale di mobilità ancora in cerca di identità ed anche di autore.

“Le ferrovie saranno più che un mezzo di arricchimento, saranno l'arma potente mediante la quale riusciranno a trionfare sulle forze frenanti che le mantengono in uno stato funesto di infanzia industriale e politica...” scriveva il Conte di Cavour nel 1846 riferendosi ai territori rimasti indietro nello sviluppo, e poi aggiungeva: “La costruzione delle ferrovie contribuirà a rafforzare lo stato di reciproca fiducia tra i governi e i popoli, fondamento delle nostre speranze a venire”.

Ma è l'economista federalista Cattaneo che, commentando nel 1836 la costruzione delle nuove strade di ferro, come quella tra Milano e Venezia, affida al ruolo del Comune il centro di gravità e nodo di un sistema di rete, funzionale alla creazione di modelli economici e sociali sempre più integrati e virtuosi. E' così che questo grande pensatore e protagonista dell'avvio fondativo della nuova Europa politicamente unificata, affida all'area vasta (diremmo oggi) insistente sulla organizzazione gerarchica e diffusa delle funzioni comunali, il compito di dar vita a contesti naturali e territoriali di tipo federativo, con le città che si qualificano “come cuore nel sistema delle vene”.

E' ora di denunciare, allora, che senza il ruolo della città vasta o, nel caso, dell'area metropolitana di Pescara, che in un raggio di soli 20 chilometri esprime una comunità unica di oltre 400 mila abitanti, non è neanche immaginabile l'intero sistema Italia integrato in una logica di rete e federativa nel contesto della nuova Europa. Quando, perciò, si sostiene che per i progetti d'alta velocità “Freccia Rossa” o “Italo” non sussisterebbero condizioni di convenienza per scendere sotto Ancona, si offende il buon senso oltre a tradire coerenti valutazioni dei bacini di traffico che si definiscono naturalmente intorno ai poli-città. E il vero polo-città del medio adriatico, lo dicono i numeri, è l'area metropolitana di Pescara e molto meno Ancona. La consistenza di flussi da veicolare, allora, va solo organizzata e fatta esprimere.

Mai come in questo caso, come fu 150 anni fa con la prima ferrovia adriatica, o 50 – 60 anni fa con le autostrade, è l'offerta che crea la domanda. Questa visione, coniugata ad uno spiccato pragmatismo, può e deve tornare

a vivere. Perché è proprio vero che per riattivare la crescita economica, come sosteneva Cavour, abbiamo bisogno sia delle armi potenti dell'immaginazione e delle risorse materiali, che una rete ferroviaria modernizzata rende disponibili, sia di maggiore fiducia nelle nostre speranze a venire. Ma il sogno, solo se lo si vuole, può ricominciare.

Nicola Mattoscio

Presidente Fondazione Pescarabruzzo

Dario Recubini

Le ferrovie dal XIX al XXI secolo

Il treno muove i primi passi

A Castellamare Adriatico, oggi Pescara, il treno arriva il 13 maggio 1863. Nei giorni successivi giunge con il nuovo mezzo di trasporto il giovane principe Umberto di Savoia¹, erede al trono di re Vittorio Emanuele II. Il treno reale partito da Torino, transita il 16 maggio alle ore 12 nella stazione di Bologna e arriva a Giulianova il mattino del 17 maggio, alle ore 6,30. Dopo una breve sosta nella locale stazione ferroviaria, il convoglio giunge a Castellamare Adriatico accolto dalle massime autorità locali. Il principe, per la prima volta, visita queste terre utilizzando la moderna infrastruttura viaria costruita per congiungere il Meridione con il Centro Nord d'Italia.

Era passato mezzo secolo da quando l'inventore universalmente riconosciuto della locomozione a vapore, George Stephenson², il 25 luglio 1814 nei pressi dei giacimenti di Durban in Inghilterra, aveva azionato una locomotiva in grado di trainare otto carri carichi di trecento tonnellate di carbone, per le quattro miglia di binari, fino ad allora utilizzati per la trazione animale. Con l'invenzione della locomotiva a vapore poteva dirsi compiuta la prima rivoluzione industriale. L'economia europea passava da un sistema agricolo-artigianale-commerciale ad una organizzazione industriale moderna, caratterizzata dall'uso generalizzato di macchine azionate dall'energia meccanica. La comparsa della fabbrica, e poi della macchina in movimento comporterà una profonda ed irreversibile trasformazione del sistema produttivo dell'intera società europea.

In Italia, per vedere la locomotiva a vapore si dovrà aspettare il 1839, quando il primo convoglio su rotaia muove gli iniziali passi da Napoli a Portici. L'avventura era iniziata qualche anno prima, nel 1836, quando l'ingegnere francese Armand Bayard de le Vingtrie chiede al re delle Due Sicilie, Ferdinando II di Borbone³, il permesso di costruire una *strada ferrata* nella capitale borbonica. L'opera compiuta a proprie spese e a proprio rischio, argomentava l'ingegnere francese, si sarebbe ripagata con gli incassi da traffico concessi per 90 anni; successivamente la "ferrovia" sarebbe divenuta proprietà del regno. La proposta viene studiata dal cavalier Nicola Santangelo, Ministro degli Interni, e accettata dal giovane re (allora ventiseienne, sul trono

1 **Umberto I di Savoia** (Torino, 14 marzo 1844 – Monza, 29 luglio 1900) Re d'Italia dal 1878 al 1900. Figlio di Vittorio Emanuele II, primo re d'Italia e di Maria Adelaide d'Asburgo-Lorena, regina del Regno di Sardegna.

2 **George Stephenson** (Wylam, 9 giugno 1781 – Chesterfield, 12 agosto 1848) ingegnere britannico.

3 **Ferdinando Carlo Maria di Borbone** (Palermo, 12 gennaio 1810 – Caserta, 22 maggio 1859) re del Regno delle Due Sicilie dall'8 novembre 1830 al 22 maggio 1859.

da sei anni).

Quello della Napoli borbonica è il clima ideale per il pionierismo delle modernità: i borboni avevano inaugurato il primo battello di linea a vapore d'Italia ed erano riusciti, con una delle prime reti italiane, a collegare telegraficamente Napoli con la Sicilia; la città partenopea era stata il primo agglomerato urbano italiano ad essere illuminato a gas.

Con decreto del 19 giugno 1836, il re concede al Bayard la facoltà di costruire la ferrovia, ma a condizioni assai più impegnative di quelle che il francese aveva proposto. I lavori dovevano esser compiuti in sei anni, e Bayard doveva depositare 100.000 ducati, che sarebbero stati confiscati se l'opera non fosse stata terminata nel tempo pattuito. L'usufrutto della concessione, inoltre, veniva limitata a soli 80 anni. Per espressa volontà del re, ogni stazione doveva essere dotata di una piccola cappella affinché il personale potesse assistere alle funzioni religiose e il tracciato ferroviario, a doppio binario, non doveva prevedere gallerie che potessero trasformarsi in luoghi immorali. Bayard accetta e ultima l'opera infrastrutturale in soli tre anni. Le locomotive (Bayard e Vesuvio) giungono dall'Inghilterra costruite presso le officine Longridge e Starbuck a Newcastle di proprietà dell'ing. Stephenson e soci, mentre le solide ed eleganti carrozze sono fabbricate a Napoli.

Si arriva così a giovedì 3 ottobre 1839 quando, alla presenza della casa reale, viene inaugurata la prima ferrata. Sul primo convoglio con in testa la vettura reale salgono, oltre al re e alla sua famiglia, 48 invitati, 60 ufficiali dell'Armata di S.M., 30 soldati di fanteria, 30 di artiglieria e 60 marinai. Chiude il convoglio, nell'ultima vettura, la banda della Guardia Reale.⁴ Il re si rivolge agli astanti con un breve saluto:

“rendo a voi i ringraziamenti per quanti felici auguri da parte di tutta la compagnia porgeste a me ed alla mia famiglia. Grande oggidì è la mia gioia al vedere, francesi, e napoletani accumunare le loro forze industriali in una utile impresa. Questo cammino ferrato gioverà senza dubbio al commercio: ed io ho protetto, ad ogni modo, questo primo saggio fatto di qua delle Alpi. Pur oggi considerando come tale strada debba riuscire di utilità al mio popolo, assai più godo nel mio pensiero che terminati i lavori fino a Nocera e Castellamare, io possa vederli tosto proseguiti fino al lido del mare Adriatico. Allora mi reputerò anche più contento di unirmi co' Francesi io medesimo nell'impresa novella”⁵.

Il convoglio percorre la distanza di otto chilometri in soli undici minuti,

⁴ Giornale del Regno delle Due Sicilie, 5 ottobre 1839.

⁵ **Adriano Curci**, Da Porta Nola al Granatello, la prima ferrovia italiana, quaderno G.R.A.Fn. 2

raggiungendo la ragguardevole velocità di 30 chilometri all'ora. Tutto il Regno è in festa come si legge nei documenti dell'epoca:

“La popolazione della città di Napoli e delle terre vicine sapeva, per avvisi fatti pubblici, che seguirebbe con solennità l'aprimiento della strada ferrata: accorreva in grandissimo numero, come ad uno spettacolo nuovo: Tutte le deliziose ville traversate dalla strada s'andavan riempiendo di gentiluomini e di dame vestite come in giorni di festa; nei campi e nelle vie pubbliche, dove queste sono intersecate dalle rotaie di ferro, erasi gittata sin dalle prime ore del mattino una folla di gente di ogni condizione e stato venuta dalla città o dalle vicinanze del contado, la quale ad ogni istante cresceva per nuovo popolo sopravveniente, bramosi essendo tutti di vedere per quelle piaggie, state dianzi si quete stanze degli agricoltori, la straordinaria macchina mossa dal vapore camminar sola e trarsi dietro un seguito lungo lungo di carrozze o carri. Intanto, presso Granatello, là sopra il ponte che unisce le due rupi su cui ora riman divisa la villa Carmione, era preparato un gran padiglione addobbato splendidamente di arazzi e velluti cremisini per la maestà del Re e per la sua famiglia”⁶.

Dopo il viaggio reale, nel pomeriggio la ferrovia viene aperta al pubblico. Nella prima ferrovia italiana sono previste quattro classi, e nella terza e quarta si viaggia in piedi; la corsa semplice costa 5 grana nelle carrozze scoperte, 10 in quelle coperte e 20 nelle berline. Eleganti le uniformi dei ferrovieri come voleva la tradizione del Regno. Il *Capo di Sorveglianza* indossava un soprabito verde con colletto diritto ornato da un gallone e pantaloni grigi, coppola verde e spadino d'onore al fianco. Per i *Capi Stazione* stessa uniforme, però con due galloni al collo e uno sul braccio. Stesso abito per i *Guardiani* senza galloni e la carabina al posto della spada.

Per meglio comprendere le iniziali tappe dello strade ferrate bisogna fare un passo indietro nelle vicende politiche dell'Europa dell'ottocento. Dopo gli sconquassi causati dalla rivoluzione francese e dalle successive guerre napoleoniche, con il Congresso di Vienna⁷ si ridisegna la carta geografica e politica dell'intera Europa. La penisola italiana, in una posizione assolutamente marginale rispetto ai grandi interpreti della politica di allora, è costretta a subire le volontà e gli interessi delle nazioni più forti a quei tempi. I veri protagonisti del Congresso, infatti, sono il principe Metternich per l'Austria, Talleyrand per la Francia, Castlereagh per la Gran Bretagna, lo

⁶ Annali civili del Regno delle due Sicilie, Napoli 1839, vol.XXI

⁷ Congresso di Vienna (1° novembre 1814 - 9 giugno 1815). Voluto dagli Stati che avevano sconfitto la Francia di Napoleone, (Prussia, Russia, Austria e Inghilterra) con lo scopo di ristabilire l'ordine e la pace in Europa.

zar Alessandro I per la Russia, Humboldt per la Prussia.

La penisola italiana, divisa ed invasa, percepita quale una pura dimensione geografica priva di reale potere politico, risultava così suddivisa: Il Regno di Sardegna, in mano ai Savoia, aveva riacquisito oltre al Piemonte e la Savoia l'ex Repubblica di Genova e Nizza; a nord si era costituito il Regno Lombardo-Veneto, sotto l'Imperatore d'Austria Francesco I, comprendente la Repubblica di Venezia; nell'orbita austriaca passavano anche il Ducato di Parma e Piacenza, appannaggio di Maria Luisa, figlia dell'Imperatore Francesco I, il Ducato di Modena e Reggio con l'arciduca Francesco IV d'Absburgo-Estense e il Granducato di Toscana con Ferdinando III di Asburgo Lorena. Lo Stato Pontificio, ripristinato negli antichi confini comprendenti il Lazio, l'Umbria, le Marche, la Romagna e i Principati di Pontecorvo e Benevento, ritornava al Pontefice, che perdeva però in maniera definitiva la città di Avignone. Il Regno delle due Sicilie con Ferdinando I, comprendeva il Regno di Sicilia e il vecchio regno di Napoli compreso ovviamente il nostro Abruzzo.

Lo sviluppo della nuova invenzione, dunque, risente fortemente di questa divisione geopolitica, tanto che alla Napoli-Portici del 1839 si aggiungono, l'anno successivo, solo i 13 km della Milano-Monza, sulla quale la *locomotiva Lombardia* inaugura la *Imperial Regia Privilegiata Strada di Ferro*. Nel 1845 viene inaugurato il primo tronco Padova-Vicenza, preludio del grande progetto della Milano-Venezia, cui si darà inizio due anni più tardi con i 28 km del tratto Padova-Mestre. Nel frattempo anche nel Granducato di Toscana, il 14 marzo 1844, viene inaugurato il primo tronco ferroviario da Livorno a Pisa al quale segue, il 3 febbraio 1848, l'apertura all'esercizio del tratto Firenze-Prato. Per l'occasione viene costruita la stazione di Firenze, detta Maria Antonia in onore della Granduchessa di Toscana moglie di Leopoldo II.

Nello Stato Pontificio si comincia a parlare di ferrovie il 1° agosto 1840, quando l'ingegner Carlo Scarabelli e il capitano Giacomo Antonio Ganzoni ufficializzano l'intenzione di costruire una strada ferrata, che da Bologna fiancheggi la via Emilia, fino a congiungerla al porto adriatico di Ancona. Ma agli intendimenti non seguono i fatti: papa Gregorio XVI, nonostante l'iniziale approvazione, interdice ai sacerdoti di salire sulle "*macchine infernali*" e, come scrive con una vena di ironia il torinese Carlo Petitti:

*"i pellegrini continuano a raggiungere la Città Eterna a piedi come vuole la tradizione."*⁸

Nel regno di Sardegna, i ceti imprenditoriali fanno pressioni sulla corona per realizzare strade ferrate e nel 1844, per volontà di Carlo Alberto, si stabilisce che le ferrovie del regno sabaudo vengano eseguite per opera,

⁸ Camillo Lacchè, *Cronache ferroviarie del risorgimento italiano*, Agnesotti, Viterbo 1970, p.50.

cura e conto diretto dello Stato, tanto che nel contempo sono accantonate,

“lire centomila per sopportare il costo degli studi delle future strade ferrate. La somma dovrà iscriversi in una nuova categoria del bilancio in aggiunta alla parte della spesa straordinaria.”⁹

Nella prima metà del XIX secolo parallelamente allo sviluppo delle nuove tecnologie, si assiste a nuove spinte libertarie retaggio della rivoluzione francese e americana del secolo precedente. Nel trentennio successivo alla restaurazione assolutistica dei governi monarchici, infatti, molte città europee si ribellano per ottenere riforme sociali, o per chiedere la concessione di carte costituzionali. In Francia la monarchia di luglio (quella instaurata da Luigi Filippo d'Orleans nel 1830) era ormai alle corde, scandali e accuse di malgoverno erano all'ordine del giorno. Gli insorti della capitale francese scendono in piazza, e per le strade si alzano di nuovo le barricate. Il re, senza lottare, abdica: la Francia ritorna ad essere una repubblica.

Nella penisola italiana, sulla scia dell'influenza francese, iniziano a circolare Gazzette letterarie e a fiorire salotti borghesi, che ben presto si prestano a coprire le nascenti società segrete. In tale panorama sovversivo, nascono le prime società segrete. Nel 1814 la società carbonara organizza dei moti rivoluzionari a Città Sant'Angelo, in Abruzzo, e successivamente, nel 1820, a Napoli, fino alla soppressione da parte dell'Austria, intervenuta per tutelare i propri interessi egemonici e a nome della Santa Alleanza con Prussia e Russia.

La successiva spinta rivoluzionaria dei carbonari del 1831, anch'essa repressa con la forza degli eserciti assolutistici, porta al biennio riformista italiano del 1846/48, quale preludio del progetto neoguelfista di Vincenzo Gioberti¹⁰. Tutto inizia con l'elezione di Pio IX che, di idee moderate, ma per l'epoca innovative, concede l'amnistia politica, apre ai laici la guardia civica e la consulta di Stato, e attenua la censura sulla stampa. Le riforme si fanno largo, così, in tutta la penisola tranne nel Regno delle due Sicilie dove, infatti, nasce la prima protesta popolare nel 1848.

La Sicilia viveva, da anni, in una condizione di profonda insoddisfazione: da un lato il malgoverno borbonico, dall'altro la perdita dello status di Regno (al Congresso di Vienna le due corone del Sud Italia erano state unite). L'isola si dichiara indipendente e i borbonici vengono cacciati (tranne che da Messina), ma nel breve volgere di un anno l'esercito avrà la meglio sugli insorti. Dopo le sommosse, il re è obbligato a concedere una Costituzione, imitato in seguito da Leopoldo II di Toscana e, soprattutto, da Carlo Alberto

⁹ **Dario Recubini**, *Le ferrovie nella società abruzzese dell'ottocento*, Edizioni scientifiche abruzzesi, Pescara 2008.

¹⁰ **Vincenzo Gioberti** (Torino, 5 aprile 1801 – Parigi, 26 ottobre 1852) sacerdote, politico e filosofo italiano e primo Presidente della Camera dei deputati del Regno di Sardegna, tra le principali figure del Risorgimento italiano.

di Savoia che concede, nel 1848, quello Statuto destinato successivamente a diventare la Costituzione del Regno d'Italia.

La protesta, intanto, avanzava in tutta Europa e colpiva anche l'Impero d'Austria, addirittura la stessa Vienna. Si infiammavano anche i territori italiani dell'Impero asburgico, il cosiddetto Regno Lombardo-Veneto. A Milano, il 18 marzo 1848, la ribellione (passata alla storia come le Cinque giornate) porta alla proclamazione di un governo provvisorio nel quale figura il patriota (e pensatore federalista) Carlo Cattaneo¹¹.

“Lo straniero era stato battuto, ora toccava agli italiani impegnarsi per la riscossa”

incitava il primo vero federalista italiano Carlo Cattaneo. L'invito viene accolto dal re di Sardegna Carlo Alberto, che varca in armi il Ticino. Sotto la pressione dei rispettivi sudditi, anche Leopoldo II di Toscana, Ferdinando II di Borbone e perfino il papa sono costretti a partecipare alla lotta. Scoppia così la prima guerra d'indipendenza nazionale. Ma veti incrociati e fondati sospetti sulle ambizioni espansionistiche dei Savoia, portano al ritiro degli alleati e il Regno di Sardegna, da solo, non regge l'urto del ritorno degli austriaci guidati da Josef Radetzky¹². L'anno successivo Carlo Alberto torna a sfidare l'Impero, ma l'esercito sabaudo viene duramente sconfitto a Novara il 23 marzo 1849, e il re abdica a favore del primo genito Vittorio Emanuele. Contemporaneamente alle Cinque giornate di Milano era insorta anche Venezia, dove si proclamava la Repubblica di San Marco. Il governo rivoluzionario veneto, guidato da Daniele Manin¹³ e Niccolò Tommaseo¹⁴, resiste tenacemente al ritorno in forze degli austriaci, ma infine cade il 22 agosto 1849. Stessa sorte era toccata alla Repubblica Romana, nata alla fine del 1848, dopo la fuga del papa a Gaeta, guidata da un triumvirato composto da Aurelio Saffi¹⁵, Carlo Armellini¹⁶ e Giuseppe Mazzini¹⁷. A difendere la repubblica romana le armi di Giuseppe Garibaldi¹⁸, che risultano impotenti

11 **Carlo Cattaneo** (Milano, 15 giugno 1801 – Castagnola-Cassarate, 6 febbraio 1869) patriota, filosofo, politico federalista e scrittore.

12 **Josef Radetzky**, (Sedlnay, 2 novembre 1766 – Milano, 5 gennaio 1858), è stato un feldmaresciallo austriaco. Nobile boemo, fu a lungo governatore del Lombardo-Veneto. Con un servizio nell'esercito austriaco durato oltre settant'anni, per le sue vittorie militari contro Napoleone e, soprattutto, contro Carlo Alberto e i patrioti italiani, è ricordato in Austria come eroe nazionale, in Italia come il simbolo stesso dell'occupazione austriaca.

13 **Daniele Manin** (Venezia, 13 maggio 1804 – Parigi, 22 settembre 1857) patriota e politico

14 **Niccolò Tommaseo** (Sebenico, 9 ottobre 1802 – Firenze, 1° maggio 1874) linguista, scrittore e patriota italiano. Al suo nome sono legati il *Dizionario della Lingua Italiana*, il *Dizionario dei Sinonimi* e il romanzo *Fede e bellezza*.

15 **Aurelio Saffi** (Forlì, 13 ottobre 1819 – Forlì, 10 aprile 1890) patriota e politico italiano. Importante figura del Risorgimento italiano, Saffi fu un politico di spicco dell'ala repubblicana radicale incarnata da Giuseppe Mazzini, di cui è considerato l'erede politico.

16 **Carlo Armellini** (Roma, 1777 – Saint-Josse-ten-Noode, 12 giugno 1863) giurista e politico italiano.

17 **Giuseppe Mazzini** (Genova, 22 giugno 1805 – Pisa, 10 marzo 1872) patriota, politico, filosofo e giornalista italiano nato nella Repubblica Ligure, annessa da pochi giorni al Primo Impero Francese. Le sue idee e la sua azione politica contribuirono in maniera decisiva alla nascita dello Stato unitario italiano; le condanne subite in diversi tribunali d'Italia lo costrinsero però alla latitanza fino alla morte. Le teorie mazziniane furono di grande importanza nella definizione dei moderni movimenti europei per l'affermazione della democrazia attraverso la forma repubblicana dello Stato.

18 **Giuseppe Garibaldi** (Nizza, 4 luglio 1807 – Caprera, 2 giugno 1882), generale, patriota e condottiero italiano. Noto anche con l'appellativo di Eroe dei due mondi per le sue imprese militari compiute sia in Europa, sia in America meridionale, è la figura più rilevante del Risorgimento, uno dei personaggi storici italiani più celebri al mondo e anche un eroe nazionale per gli italiani.

quando, nel 1849, il papa viene reinsediato a Roma dall'intervento armato della Francia dove, esaurita l'esperienza rivoluzionaria, il potere era passato nelle mani di Luigi Napoleone Bonaparte, futuro Napoleone III.

Camillo Benso conte di Cavour crede nelle strade ferrate

Nella penisola italiana, comunque, per la prima volta le lotte armate degli eserciti si erano saldate alla battaglia patriottica, grazie al comune intento di ottenere l'indipendenza e l'unità del Paese.

Il nuovo re Vittorio Emanuele II, per riparare alla precaria situazione economica dello Stato, nel 1852, affida l'incarico di formare un nuovo governo al conte Camillo Benso conte di Cavour¹⁹. Il conte sabauda comprende subito i benefici che la ferrovia avrebbe potuto arrecare all'economia locale e indirettamente alla costruzione di un progetto di unificazione nazionale. In pochi anni il regno sabauda si dota di una fitta rete di tracciati ferroviari. I primi tratti da Torino a Moncalieri/Asti e da Alessandria a Novi Ligure erano stati già aperti al pubblico tra il 1848 e il 1850. Cavour porta la questione ferroviaria sul piano politico dell'unità nazionale. Famoso il suo *"Etude des chemins de fer en Italie"*, che era stato pubblicato sulla *"Revue Nouvelle"* di Parigi. Nel saggio il conte affronta il problema delle ferrovie, trattandolo non solo sotto l'aspetto degli interessi materiali, ma anche e soprattutto sotto quello delle idealità politiche e nazionali.

*"Nessun paese, più dell'Italia, è in diritto di fondare sull'azione delle ferrovie le sue più grandi speranze."*²⁰

Lo statista, senza perdere di vista la configurazione orografica della penisola, vede nella Venezia – Milano, e nel suo logico prolungamento fino a Torino, l'arteria primaria nella quale devono sfociare tutte le linee secondarie, delle regioni settentrionali. Cavour immagina e propugna l'avvicinamento ai territori parmensi, estensi, pontifici e alle zone meridionali della penisola attraverso la costruzione di una ferrata Torino/ Alessandria/ Genova e con un collegamento longitudinale Milano/ Bologna/ Firenze e Bologna/ Ancona. In anticipo sui tempi, lo statista Cavour ipotizza:

*"Roma centro della rete ferroviaria italiana, da dove i treni arriveranno e partiranno dalle Alpi allo Ionio."*²¹

19 **Camillo Benso Conte di Cavour** (Torino, 10 agosto 1810 – Torino, 6 giugno 1861) ministro del Regno di Sardegna dal 1850 al 1852, capo del governo dal 1852 al 1859 e dal 1860 al 1861. Nello stesso 1861, con la proclamazione del Regno d'Italia, divenne il primo presidente del consiglio dei ministri del nuovo Stato.

20 **AA.VV.**, *Montesilvano, una città tra i binari*, Amministrazione comunale, Montesilvano 2003, p.55.

Per la costruzione e lo sviluppo delle ferrovie diventa essenziale l'apporto di capitali di alcuni grossi banchieri che, intuendo l'avvenire della locomotiva a vapore, non esitano a impegnare ingenti somme nella nuova invenzione. Nel 1856, una compagnia mista franco/inglese, rappresentata dai banchieri Rothschild, Blount e Talabot, ottiene dal governo austriaco la concessione per il trasferimento della proprietà e l'esercizio di quattrocento chilometri di linea ferrata, situati nel regno Lombardo-Veneto, oltre all'impegno per la costruzione di trecento chilometri di nuove linee. Dalla Santa Sede, dalla Toscana e dai Ducati di Parma e Modena arriva l'autorizzazione alla compagnia per la costruzione e l'esercizio della "Strada Ferrata Centrale". Il banchiere James Rothschild, già impegnato in lucrose attività nel campo delle industrie estrattive e siderurgiche, rafforza il suo immenso potere, gestendo da Parigi la prestigiosa compagnia denominata "Società Imperiale e Reale Privilegiata delle ferrovie meridionali dello Stato del Lombardo - Veneto e dell'Italia Centrale". Ma i progetti rimangono tali a causa dei sospetti dei governanti sulla volontà politica dell'Austria di espandere l'impero verso il centro della penisola italiana.

Gli scenari politici in Europa cambiano ancora. Cavour, liberale e antiaustriaco, entra in azione appoggiando Gran Bretagna, Francia e Impero Ottomano nella guerra di Crimea contro la Russia. Durante il congresso di Parigi del 1856, successivo alla vittoria della coalizione anglo francese in Crimea, il primo ministro piemontese impone il regno Sabauda, quale riferimento del movimento liberale di tutta la penisola italiana. Accomunati dal desiderio di vedere l'Austria fuori dai confini italiani, Cavour e Napoleone III si incontrarono segretamente il 21 luglio 1858 a Plombières, dove vengono poste le basi per la successiva alleanza sardo-francese che sfocerà, nel 1859, nella seconda guerra d'indipendenza. L'accordo stabilisce, in caso di vittoria, il passaggio del Lombardo-Veneto al re sabauda Vittorio Emanuele II, che in cambio cederà Nizza e Savoia a Napoleone III. Fondamentale il passo di un discorso pronunciato al parlamento piemontese da Vittorio Emanuele II il 9 gennaio 1859:

"Noi non possiamo restare insensibili al grido di dolore che da tante parti d'Italia si leva verso di noi!"²².

Il re faceva esplicito riferimento al Lombardo-Veneto, dove cresceva l'agitazione dell'opinione pubblica patriottica. Gli eventi si susseguono celermente. L'Austria, minacciata dal recente accordo franco sabauda, il 27 aprile del 1859, consegna l'ultimatum con cui chiede, senza esito, al

²¹ Dario Recubini, *Le ferrovie nella società abruzzese dell'ottocento*, Edizioni scientifiche abruzzesi, Pescara 2008

²² *idem*

Regno Sabauda di smobilitare l'esercito. Scoppia così la seconda guerra d'indipendenza che si concluderà con l'armistizio di Villafranca, il 12 luglio 1859, e la sconfitta dell'Austria, costretta a cedere alla Francia la Lombardia, girata poi al Regno di Sardegna e Piemonte.

Ed è proprio durante la seconda guerra d'indipendenza, per la prima volta, che le ferrovie svolgono un ruolo strategico. Sulle cronache del tempo si legge:

“le vie ferrate hanno compiuto una rivoluzione nella strategia. Ora si muovono masse considerevoli con maggiore agevolezza che non se ne avesse venti anni addietro per il trasporto della decima parte: si muovono recando alla popolazione minor disturbo, essendo di molto ridotte le tappe, facendo risparmio di spesa ed avendo in poco tempo maggior cura della salute delle truppe.”²³

Alla guerra segue una forte depressione economica e la costruzione di nuove ferrovie segna il passo, a eccezione della Piacenza - Parma - Bologna realizzata nel periodo cruciale del conflitto, grazie alla caparbiazza dell'ingegner Luigi Protche,²⁴ rimasto a Bologna come sovrintendente alle costruzioni delle strade ferrate dell'Italia centrale.

Diversa la situazione politica ed economica nel centro sud della penisola. Se nel regno Sabauda, infatti, prende sempre più forma l'idea dello stato unitario, e si procede speditamente a realizzare infrastrutture viarie e ferroviarie, nel centro sud le nuove infrastrutture, già a quei tempi, faticano a prendere forma.

A giugno del 1846 al soglio pontificio era stato eletto il cardinale Giovanni Maria Mastai Ferretti di Senigallia, con il nome di Pio IX. Al contrario del suo predecessore Gregorio XVI, che considerava le ferrovie opera diabolica, il nuovo papa nominava una commissione consultiva per le strade ferrate. Il 7 novembre 1847, in base alle conclusioni della commissione, il papa Pio IX emetteva una *Notificazione* con la quale proclama l'utilità delle strade ferrate e la necessità di procedere alla loro costruzione. La proposta prevedeva la costruzione di alcune linee compresa la Roma - Ancona (via Terni, Spoleto e Foligno) e la Bologna-Ancona che proseguendo verso nord fino a Ferrara, avrebbe attraversato il fiume Po per congiungersi con le linee del Regno Lombardo-Veneto. Tra analisi dei costi e discussioni sulla scelta dei tracciati, passavano 10 anni e finalmente, nel 1856, la commissione

²³ **Dario Recubini**, *Le ferrovie nella società abruzzese dell'ottocento*, Edizioni scientifiche abruzzesi, Pescara 2008

²⁴ **Luigi Protche** (1818 – 1886), ingegnere esperto di ferrovie, partecipò ai lavori della “Commissione dei cinque Stati” che a Modena riuniva esperti internazionali per individuare il miglior tracciato della nuova ferrovia transappenninica che avrebbe unito l'Italia centrale a quella del nord e al resto d'Europa.

pontificia approvava la costruzione delle ferrate. Allo scopo vengono costituite tre società che, in onore del papa, assumono tutte e tre l'appellativo di Pio: Latina, Centrale e Emilia. Della società Pio Centrale incaricata di costruire la Roma- Foligno Ancona fanno parte alcuni nobili romani e il conte marchigiano Filippo Antonelli presidente della Banca Romana e fratello del cardinale Antonelli, molto vicino al papa. I lavori vengono affidati alla *Società Industriale di Firenze*, la quale a sua volta subappalta i lavori a ditte francesi. Nel luglio 1959 la *Pio Centrale* si fonde con la *Pio Latina* per costruire altre linee ferroviarie.²⁵

Con l'espansione territoriale del regno sabauda, successivo alla seconda guerra d'indipendenza, cambia di nuovo lo scacchiere politico della penisola.

Verso l'Unità d'Italia

Il regno sabauda, forte della nuova alleanza con la Francia, occupa e successivamente, attraverso i plebisciti, annette i Ducati di Parma e di Modena e il Granducato di Toscana. Agli inizi del 1860 l'Italia risulta divisa in tre soli Stati: il Regno di Sardegna, con Piemonte, Liguria, Sardegna, Lombardia, Emilia Romagna e Toscana; lo Stato della Chiesa, con Umbria Marche, Lazio; il Regno delle Due Sicilie, con Abruzzo e Molise, Campania, Basilicata, Puglia, Calabria e Sicilia. A questi tre stati indipendenti bisognava aggiungere il Veneto, il Trentino, il Friuli e il territorio mantovano ancora sotto l'Impero Austriaco di Francesco Giuseppe.

I successivi eventi accelerano il processo risorgimentale che porterà, di lì a pochi mesi, alla nascita del nuovo regno d'Italia. Garibaldi organizza la Spedizione dei Mille per conquistare il sud d'Italia, le truppe piemontesi si scontrano con l'esercito dello Stato Pontificio e conquistano, le Marche e l'Umbria.

La sera del 5 maggio 1860 Garibaldi a capo di mille garibaldini salpa con due vascelli a vapore da Quarto in Liguria con direzione Sicilia. Tralasciando le gesta militari dell'eroe dei due mondi, soffermiamoci su qualche curiosità. La spedizione viene organizzata a Quarto, nella villa del marchese Ugo della Spinola e vi prendono parte 1089 soldati: 1044 italiani, 33 stranieri (provenienti da Corsica, Savoia, Trentino, Austria, Corfù, Francia, Inghilterra, Svizzera ed anche Africa e America) e 12 di origine ignota. Gli italiani provenivano in gran parte da Bergamo, le altre comunità più rappresentate erano nell'ordine Genova, Milano e Brescia. Appartenevano tutti al ceto sociale medio- alto tanto che partono per l'impresa 150 avvocati, 100 medici, 20 farmacisti, 50

²⁵ Mario Fratesi, convegno 1861-2011 150 anni di treni ad Ancona, *Dopolavoro Ferroviario di Ancona*

ingegneri, 60 possidenti terrieri e circa 500 artigiani, mentre non figurano contadini. Bianchi il cognome più ricorrente. Alla spedizione prende parte una sola donna, Rosalia Montmasson, moglie di Francesco Crispi. Rosalia ha un ruolo fondamentale per lo sbarco a Marsala; come un vero e proprio agente segreto, si reca nell'isola a bordo di un battello a vapore per prendere contatti con i patrioti siciliani, facilitando così lo sbarco.

L'operazione militare viene finanziata dal governo piemontese e con una sottoscrizione popolare (tra i sottoscrittori troviamo il barone Giuseppe Andrea Angeloni di Roccaraso, che successivamente approderà in Parlamento impegnandosi con successo a far approvare strade ferrate nel suo Abruzzo interno). Il celebre "incontro di Teano" tra Vittorio Emanuele II e Garibaldi si svolge in realtà a Vairano (Caserta) il 28 ottobre 1860. Durante l'incontro i due conversano per circa 20 minuti al termine dei quali, Garibaldi, consegna le terre conquistate al re. Durante le battaglie perdono la vita 78 soldati, mentre l'ultimo superstite, il bergamasco Luigi Bolis, si spegnerà, 91enne, nel 1932. Suggestivo l'intreccio tra la spedizione militare e l'interesse economico, legato a un celebre dolce vino liquoroso siciliano: i produttori inglesi del liquore Marsala, per difendere i propri interessi di natura commerciale, si adoperano presso la marina della casa reale britannica affinché inviassero due navi da guerra nei pressi del porto che, dissuadendo le truppe borboniche a passare all'azione, danno un grande aiuto alle giubbe rosse garibaldine. Anche nei territori conquistati da Garibaldi e consegnati al re Sabauda vengono indetti dei plebisciti che ufficializzano, a larga maggioranza, l'annessione al Regno.

Prende così corpo l'unificazione nazionale, ad esclusione del Veneto rimasto sotto il dominio austriaco (il Veneto e il Friuli occidentale passeranno all'Italia nel 1866 dopo la III guerra d'indipendenza) e del Lazio ancora territorio papale.

Le elezioni per il primo parlamento unitario si svolgono il 27 gennaio 1861, registrate come VIII legislatura perché si decide di proseguire l'ordine cronologico delle legislature del Parlamento Subalpino a partire dal 1848. Il sistema elettorale è fondato sul collegio uninominale a due turni già sperimentato dalla Francia. Si ricorre al secondo turno quando nessuno dei candidati ha ottenuto, al primo turno, più di un terzo dei voti rispetto al numero degli iscritti nel collegio o più della metà dei suffragi dati dai votanti. Nel ballottaggio si vota per chi ha riportato più voti al primo turno; è eletto chi riporta la maggioranza semplice senza altra condizione. Tutto il Regno viene diviso in 443 collegi uninominali. L'Abruzzo elegge 19 deputati: sette nell'Abruzzo Citeriore (Chieti, Manoppello Ortona, Lanciano Gessopalena, Atessa, Vasto); cinque nell'Abruzzo Ulteriore I (Teramo, Atri, Città Sant'Angelo, Giulianova, Penne); sette nell'Abruzzo Ulteriore II (L'Aquila, San Demetrio, Sulmona, Popoli, Avezzano, Città Ducale).

Mentre il Senato, di nomina regia a vita, è composto da membri di età

superiore ai quaranta anni, la Camera è formata da 443 deputati (oggi sono 630). Il potere legislativo viene esercitato dal re e dalle due Camere. Possono recarsi alle urne per esprimere il voto i cittadini maschi alfabetizzati, con un'età minima di 25 anni, che godono dei diritti civili e politici e pagano annualmente una quantità di imposte che oscilla dalle 20 lire della Liguria, alle 40 lire del Piemonte. Oltre a chi viene inglobato per censo, sono ammesse al voto nove categorie di elettori la cui iscrizione avviene in base a requisiti di capacità. Su una popolazione di 22.182.377 il diritto di voto è riservato solo a 418.696 cittadini (circa l'1,9% della popolazione), e di questi, soltanto 239.583 (circa 1,1%) esercitano tale diritto. Alla fine i voti validi risultano 170.567. Le elezioni sono vinte dalla destra storica e all'opposizione vanno la sinistra storica e 80 garibaldini.

Al primo parlamento italiano vengono eletti 135 avvocati, 85 tra principi, duchi e marchesi, 53 tra dottori, ingegneri e professori, 23 ufficiali e 5 abati.

Il 17 marzo il parlamento proclama la nascita del Regno d'Italia, proponendo questa formula al Parlamento italiano:

“ Vittorio Emanuele II assume per sé e per i suoi successori il titolo di re d'Italia. Gli atti del governo e ogni altro atto che debba essere intitolato in nome del Re sarà intestato con la formola seguente: (Il nome del Re) Per Provvidenza divina, per voto della Nazione Re d'Italia “

La formula viene però aspramente contestata dalla sinistra parlamentare, che avrebbe preferito vincolare il titolo regio alla sola volontà popolare, e la proposta viene modificata in:

“ Tutti gli atti che debbono essere intitolati in nome del Re lo saranno colla formola seguente: (Il nome del Re) Per grazia di Dio e per volontà della Nazione Re d'Italia.”

Nel corso del primo anno il re nomina 23 senatori di cui uno solo abruzzese: il magistrato Nicola Spaccapietra nato a Francavilla al Mare. Il nuovo parlamento si riunisce a Torino il 18 febbraio 1861 e ratifica l'avvenuta unificazione dell'Italia; la relativa legge viene emanata il 17 marzo, Vittorio Emanuele II diventa il primo re d'Italia. Camillo Benso conte di Cavour il primo presidente del consiglio dei ministri.

I dipendenti della Camera sono suddivisi in due grandi gruppi: il personale assegnato agli uffici e dipendenti con mansioni di servizio (saranno successivamente denominati “impiegati” i primi, e “inservienti” i secondi). L'organizzazione amministrativa della Camera mostra un'articolazione in

cinque unità: Segreteria, Questura, Biblioteca, Revisione e Stenografia, per un totale di 29 impiegati. Il personale ausiliario è invece suddiviso in uscieri, commessi, guardiani delle tribune, uomini di fatica e portinai, un totale di 44 persone di servizio per un numero complessivo di 73 dipendenti.

L'aula parlamentare della prima Camera dei Deputati italiana è ancora conservata a Palazzo Carignano di Torino, oggi sede del Museo nazionale del Risorgimento. All'interno dell'aula sono chiaramente identificabili i seggi di Vinceso Gioberti, Massimo D'Azeglio, Cesare Balbo e Camillo Benso di Cavour. L'aula è sormontata da una lapide, sulla quale si possono leggere le parole:

“Quest’aula, dove i rappresentanti del popolo subalpino costantemente cospirarono sotto gli auspici della casa Savoia a preparare l’Unità d’Italia lasciando l’esempio della più grandi unità civili e politiche fu dichiarato monumento nazionale con decreto del 04/03/1898”

Il Regno d'Italia si configurava come una delle maggiori nazioni d'Europa, almeno a livello di popolazione e di superficie (22 milioni su una superficie di 259.320 km²), ma non poteva considerarsi una grande potenza, a causa soprattutto della sua debolezza economica e politica. Le differenze economiche, sociali e culturali ereditate dal passato ostacolavano la costruzione di uno stato unitario. Accanto ad aree tradizionalmente industrializzate coinvolte in processi di rapida modernizzazione (soprattutto le grandi città e le ex capitali), esistevano situazioni statiche ed arcaiche riguardanti l'estesissimo mondo agricolo e rurale italiano. Ulteriori elementi di fragilità erano costituiti dall'ostilità della Chiesa cattolica e del clero nei confronti del nuovo Stato e non ultima la controversia relativa al ruolo di Roma, sede del potere temporale del Papa ma, al tempo stesso, destinata a divenire capitale d'Italia.

Il 17 marzo 1861, mentre Roma era ancora sotto la sovranità papale, dopo un celebre discorso di Cavour alla Camera dei deputati, la città eterna veniva destinata a futura capitale del nuovo Regno d'Italia, indicandola da subito "capitale morale". Il neo presidente del consiglio nel suo discorso aveva, inoltre, ricordato le profonde ragioni storiche che motivavano quella decisione e si era mostrato fiducioso nell'annessione per via militare di Roma all'Italia, che avrebbe comportato la cancellazione del plurisecolare potere temporale della Chiesa. Roma era tuttavia protetta da Napoleone III che, al contempo, era il principale alleato e protettore del giovane Regno d'Italia. Il 15 settembre 1864 la Francia e l'Italia stipulavano una convenzione con la quale l'Italia si impegnavo a non attaccare i territori del Santo Padre, mentre la Francia ritirava le sue truppe dai medesimi territori. La "questione romana", comunque,

non si limitava al solo problema dell'annessione territoriale di Roma, ma chiamava in causa il complesso tema delle relazioni tra Chiesa cattolica e Regno d'Italia, già gravemente compromesse dalla permanente opposizione al Risorgimento, manifestata da Pio IX a partire dal 1849. L'insistenza papale nell'affermare l'autonomia e l'indipendenza dello Stato pontificio produce come conseguenze un forte incremento dell'anticlericalismo e la proibizione per i cattolici di partecipare alla vita politica nazionale (non expedit).

Prosegue inarrestabile, intanto, lo sviluppo della nuova invenzione. All'indomani dell'Unità d'Italia, le strade ferrate raggiungevano 2.186 km di estensione così distribuiti:

- 850 km nell'ex Regno di Sardegna e Piemonte;
- 607 km nel Lombardo-Veneto in parte ancora soggetto all'Austria;
- 323 km nell'ex Granducato di Toscana;
- 132 km nello Stato Pontificio;
- 149 km nei paesi dei cessati Ducati di Parma e Modena;
- 125 km appena nell'ex Reame di Napoli.

Nel Meridione, che pure era stato all'avanguardia nella costruzione di ferrovie intorno a Napoli, c'era stato un ristagno nella realizzazione di collegamenti ferroviari. Al Nord, al contrario, era cresciuto costantemente l'interesse per il nuovo mezzo di trasporto che, oltre a favorire una vera rivoluzione sociale, prefigurava enormi potenzialità economiche.

Le ferrovie in Abruzzo

In Abruzzo il primo a parlare di ferrovie era stato re Ferdinando II di Borbone²⁶ che, prefigurando la penisola italiana come ponte ideale tra i mondi orientale e occidentale, aveva inizialmente creduto nell'importanza di una strada ferrata che collegasse trasversalmente il Mediterraneo per allacciarsi alla direttrice Adriatica, considerata un'autentica "spina dorsale" indispensabile per facilitare l'interrelazione tra le diverse civiltà. In quegli anni, infatti, esponenti del Regno Borbonico avevano immaginato di collegare le zone settentrionali del regno con il resto d'Europa, in previsione dell'apertura del canale di Suez e del prosciugamento del lago del Fucino.

26 **Ferdinando Carlo Maria di Borbone** (Palermo, 12 gennaio 1810 – Caserta, 22 maggio 1859) re del Regno delle Due Sicilie dall'8 novembre 1830 al 22 maggio 1859.

Il barone Panfilo De Riseis²⁷, presidente del Consiglio Provinciale di Teramo, nel maggio del 1853, presentava al governo di Napoli un progetto per una strada ferrata che da Napoli attraverso l'Abruzzo, risalisse l'Adriatico, per allacciarsi alle ferrovie del Lombardo-Veneto. Lo studio, redatto dagli ingegneri Vincenzo Antonio Rossi e Giustino Fiocca, indicava con dovizia di particolari il tracciato, l'importanza strategica dell'opera e i costi che bisognava sostenere. Dal centro di Napoli la ferrovia toccava Capua e, risalendo l'avvallamento del Volturno prima e del Sangro poi, sarebbe giunta a Ortona per proseguire lungo l'adriatica verso il Tronto. Così argomentavano i progettisti:

“...la nuova stazione di Ortona si troverà distante dalla stazione di Napoli per miglia 127, cosicchè la traversata da Napoli all'Adriatico si farà ordinariamente in ore 7, e con un espresso in ore 4; mentre che attualmente per terra la gita da Napoli ad Ortona importa di non meno giorni 3 di viaggio; e per mare coi piroscafi quasi altrettanto, e molto più coi legni a vela, che talora impiegano delle settimane. Da ultimo la Ferrovia Abruzzese partendosi da Ortona e radendo le basse falde degli ubertosi colli di Abruzzo Citra passerà per Francavilla e Pescara e poi correrà sottostante Silvi, Mutignano, Montepagano, e Giulianova sino al confine del Regno sul Tronto. Questa tratta sarà lunga miglia 43; ed avrà sei stazioni: Francavilla, Pescara, Civita S. Angelo, Montepagano, Giulianova, Tronto. Se si consideri che ad Ortona e Francavilla metton termine le strade che stanno sull'altopiano ch'è base alla Majella, intercetto tra il Moro e la Pescara, e che l'intero Abruzzo Ultra Primo è da una parte limitato dalla cresta de più alti Appennini, onde si estende il gran Sasso d'Italia, è verso scirocco della Pescara, si concluderà che questo tratto sarà opportunissimo a più di 400.000 abitanti oltre al gran commercio che gli verrà dalle Marche di Ancona. Ma la sua importanza, già assai grande, crescerà a più doppi, quando di poi saranno costruite anche le traverse di Popoli, e Teramo”²⁸.

Ma il progetto non vide mai la luce per i mutati interessi del governo borbonico impegnato, tra l'altro, a finanziare lo sviluppo agricolo del tavoliere delle Puglie.

²⁷ **Panfilo De Riseis** (Scerni, 20 agosto 1795 – Napoli, 10 agosto 1883) Presidente del Consiglio Provinciale dell'Abruzzo Citeriore. Ispirato da sentimenti patriottici, nel 1815 scontò un anno di carcere a Napoli. Affiliato ai Carbonari partecipò ai moti del 1821. Nel 1838 partecipò al congresso degli scienziati di Pisa e nel 1845 in quello di Napoli. Nominato inquisitore dell'Ordine reale e militare Costantiniano di S. Giorgio ne diresse l'amministrazione dal 1847 al 1862, anno nel quale i beni furono incamerati dallo Stato. Con la proclamazione della costituzione del 1848 venne nominato Pari del Regno di Napoli. Pubblicò opere di carattere scientifico ed ebbe corrispondenze con illustri scienziati, fra i quali il marchese Cosimo Ridolfi di Firenze e Bartolomeo Biasoletto di Trieste. Nel 1880 venne nominato senatore del regno.

²⁸ Relazione degli ing. Vincenzo Antonio Rossi e Giustino Fiocca, 1853 per conto del Barone Panfilo De Riseis

Le prime ferrovie post-unità

Con l'unificazione dell'Italia la *Società Generale delle Strade Ferrate Romane* (SSFR) si trova ad avere gran parte delle ferrovie, in avanzato corso di costruzione, sul nuovo territorio dello stato italiano. Rinegozia, quindi, le condizioni con il governo piemontese per ultimare celermente i lavori. Dopo solo sei mesi dall'insediamento del neo governo italiano, i ministri delle finanze Francesco Vegezzi²⁹ e quello dei Trasporti Stefano Jacini³⁰ si accordano con la SSFR per concludere i lavori della Bologna-Ancona entro la fine dell'anno 1861. Impegno rispettato tant'è che il 10 novembre 1861 Vittorio Emanuele II potrà tornare per la terza volta ad Ancona, questa volta scendendo però da un treno. Il convoglio reale, con a bordo Vittorio Emanuele II, giunto nella stazione di Bologna il giorno precedente, parte alle 8 del mattino, preceduto da un altro convoglio con sopra il Corpo Diplomatico, e arriva a Rimini alle 14,30 per ripartire subito verso Ancona, dove arriverà alle 16,45. Giunto ad Ancona, il re discende dal treno e prosegue in carrozza verso Porta Pia in direzione del centro cittadino dove, in serata al Teatro delle Muse assiste al *Trovatore* di Giuseppe Verdi. Il Ministro dei Lavori Pubblici Peruzzi³¹, che viaggia sul convoglio del Corpo Diplomatico, arrivato in anticipo ad Ancona, si reca con il sindaco e il prefetto al porto dorico dove sono in corso dei lavori di ampliamento. Il re ripartirà da Ancona alle ore 8 del mattino successivo, in compagnia del Generale Cialdini, in direzione di Torino.³²

Ma lo sviluppo delle vie di comunicazione viarie e ferroviarie dell'intero Paese continua a porsi all'attenzione del neo governo italiano. Con la costruzione di una rete ferroviaria nazionale, infatti, il nuovo Stato intende promuovere il commercio locale e regionale, incentivando la mobilità dei passeggeri dai piccoli centri, e agevolare il flusso delle merci dalle campagne e dalle industrie verso i grossi centri urbani. Ma le difficoltà che si presentano sono numerose e riguardano sia aspetti tecnici (la morfologia del territorio, in particolare l'orografia e l'idrografia) sia aspetti politici, riferiti soprattutto alla scelta dei tracciati. Per l'Italia appenninica in particolare la soluzione del problema è di fondamentale importanza, e questo spiega l'intenso impegno profuso dai gruppi politici ed economici locali, per ottenere l'allocatione di una stazione ferroviaria. E' opinione diffusa che il nuovo sistema viario incentiverà anche lo sviluppo dell'economia e dell'industria. Si pensa che la rete ferroviaria, facilitando il trasporto delle persone e delle cose, agevolerà la

29 **Francesco Saverio Vegezzi** (Torino, 21 dicembre 1805 – Torino, 23 luglio 1888)

30 **Stefano Jacini** (Casalbuttano 1823 -Milano 1891), Ministro dei Lavori Pubblici con i governi di Cavour nel 1860, di Lamarmora e di Ricasoli tra il 1864 e il 1867. Senatore del Regno d'Italia dal 1870. Presidente della inchiesta agraria voluta dal Parlamento sulle condizioni dell'agricoltura in Italia dal 1877 al 1884.

31 **Ubaldo Peruzzi de' Medici** (Firenze, 2 aprile 1822 – Antella, 9 settembre 1891) Sindaco di Firenze e uno dei primi Ministri del neonato Regno d'Italia. Sposato con Emilia Toscanelli fu l'ultimo rappresentante, morendo senza eredi, del ramo della famiglia Peruzzi imparentatosi con quello dei Medici.

32 **M. Panconesi**, *Treno Reale, la vaporiera*

nascita di nuove industrie. Lo sviluppo infrastrutturale della neo Italia, però, si realizza solo in parte, perché la lotta per la costruzione e per la gestione delle ferrovie in alcuni casi alimenta il dualismo tra l'area settentrionale e il mezzogiorno d'Italia, anziché contribuire a eliminarlo. Il passaggio delle ferrovie influenza anche lo sviluppo urbanistico, dal momento che la realizzazione delle stazioni incide in modo considerevole e duraturo sulla struttura degli insediamenti urbani.

In questo contesto, mentre il parlamento italiano affronta i problemi dell'unificazione sul piano legislativo e normativo, l'ingegner francese Paolino Talabot e il banchiere anglo-francese James Rothschild propongono al governo la costruzione delle ferrovie nell'ex Stato borbonico. Il parlamento rifiuta però l'offerta del banchiere parigino, sia per non favorire il dominio incontrastato di un'unica società dalle Alpi al golfo di Taranto, sia per il timore di non poter rivendicare l'annessione delle province venete al regno sabauda, a causa dei molteplici interessi che legano il banchiere all'Austria. Dopo accesi dibattiti sulla necessità di dotare il nuovo Stato di una idonea rete ferroviaria, e su quale debba essere il giusto interlocutore, il parlamento accetta l'offerta del conte Pietro Bastogi,³³ promotore di un'intesa di capitali interamente italiani. Il ministro delle Finanze Quintino Sella³⁴ e il ministro dei Lavori Pubblici Stefano Jacini, il 22 agosto 1862, firmano la legge con cui il governo italiano autorizza il conte Bastogi alla costruzione e all'esercizio delle linee ferroviarie: Ancona/ Lecce, via Termoli con diramazione da Bari per Taranto; Foggia / Napoli per Eboli e Salerno; Pescara /Ceprano, per Sulmona e Sora; Voghera/ Pavia in congiunzione con la Brescia/Cremona.

Nasce così il progetto per l'asse portante dell'infrastruttura ferroviaria nella neonata Italia. Si cerca di colmare il ritardo accumulato nei decenni precedenti nei riguardi delle altre realtà europee. Infatti, alla proclamazione del regno d'Italia se nella penisola sono in esercizio 2.186 chilometri di strade ferrate, in Germania sono 11.600, in Inghilterra 16.700 e in Francia 9.500.

La litoranea adriatica

Torniamo ora alla nostra linea adriatica. Il conte Pietro Bastogi fonda la Società italiana per le strade ferrate Meridionali (SFM) e si impegna a terminare l'opera. I primi anni sono davvero difficili per la società, da un lato costretta a rispettare gli accordi con le ditte appaltatrici, e con il governo nazionale,

³³ **Pietro Bastogi**, (Livorno, 1808 - Firenze, 1899) finanziere, industriale. Affiliato alla Giovine Italia fu uno dei primi Ministri del neonato Regno d'Italia. Fondò nel 1862 la Banca Toscana di Credito per le Industrie e il Commercio e nel 1862 fu fondatore e presidente della Società delle Strade Ferrate Meridionali, con capitale sociale di 100 milioni interamente italiano, nata per la costruzione, in concessione dallo Stato, di strade ferrate nel ex regno borbonico.

³⁴ **Quintino Sella** (Mosso, 7 luglio 1827 - Biella, 14 marzo 1884) scienziato, economista, alpinista. Ministro delle finanze nei governi Rattazzi, La Marmora e Lanza. Capitanò la prima spedizione interamente italiana sulla vetta del Monviso (1863), fondando nello stesso anno il C.A.I. (Club Alpino Italiano). Ricoprì anche la carica di presidente dell'Accademia Nazionale dei Lincei e fu Prefetto di Udine dal 1866 al 1867.

dall'altro obbligata a realizzare la litoranea adriatica su un precario tracciato così descritto:

“disegnato su una fascia longitudinale che confina da un lato con gli ultimi dorsali appenninici e dall'altro lato degrada obliqua verso l'Adriatico. Suolo molle e insidioso di cui il primo strato è terreno coltivabile dello spessore di due o tre metri circa, lo strato intermedio, che affonda oltre dieci metri, è tufo arenaceo, che nel dialetto pugliese viene chiamato puddingo, e per ultimo, come letto instabile e grigiastro, si riscontra una più profonda disposizione argillosa.”³⁵

Il conte Pietro Bastogi, il 27 aprile 1863, in occasione della prima corsa di prova, scrive:

“Vinti ostacoli in ogni maniera la locomotiva passa oggi il Tronto, e Pescara è improvvisamente la testata di quella gran linea che dal Cenisio accenna all'estrema punta del litorale adriatico. E' un grande avvenimento che, mercé vostra, la locomotiva riporti trionfalmente il prode e leale Re Vittorio Emanuele per quel medesimo cammino che trenta mesi fa batteva col suo cavallo di guerra, recando alle provincie napoletane la libertà, recandovi oggi, dopo trenta mesi appena, i primi frutti di quella libertà e gli strumenti più validi della civiltà, della prosperità, della grandezza della Nazione.”³⁶

Ma, nonostante le difficoltà, le minacce, i ricorsi e le inchieste parlamentari, la ferrovia arriva a Castellamare il 13 maggio 1863. Dopo cinque giorni, quando la famiglia reale per la prima volta arriva con il treno in Abruzzo, Il Prefetto della provincia di Teramo (la provincia di Pescara sarà istituita solo nel 1927), Nicola Attanasio, compone un'ode di acclamazione al re pensandolo, erroneamente, presente con gli altri membri della casa reale:

*“Questa, che vedi, o Sire, onda irrompente/
Di popol che si accalca a Te 'intorno/
E' quella stessa gente,/
Che Te chiamava a far l'Italia un giorno;
E con voci di amore/
Padre ti salutava, e Redentore.
De la polve dei campi ancor coperto/
De la vittoria nel gentile orgoglio,
Venivi allora un Serto,
Allor venivi a italianare un Soglio;
E a Te, prode e gagliardo,
Piaceva il ricordo di Castelfidardo.
Nostro non eri ancor: ma già il destino/
Posto*

³⁵ Dario Recubini, *Le ferrovie nella società abruzzese dell'ottocento*, Edizioni scientifiche abruzzesi, Pescara 2008

³⁶ Francesco Ogliari, *Partiamo Insieme. Storia dei trasporti italiani Lazio- Abruzzo- Molise*, Milano 1974.

d'Italia in te vedean le menti;/ Palestro e Solforino/ Eran d'altre fortune promettenti;/ Tu di tutti al pensiero/ D'un'altra Italia eri il fatal Guerriero./ Grande di civil gloria, o benedetto/ Or volgi a noi un'altra volta il piede;/ Trovi lo stesso affetto, / Trovi e'l credi, o Signor, la stessa fede:/ Un popolo redento/ E' tenace di fede e sentimento./ Anima e mente del sudato Regno,/ A cui sorridi come a tua fattura,/ Ben poni ora l'ingegno,/ Ora che l'ozio della pace dura,/ Di una vita potente/ A schiudergli ogni provvida sorgente./ E queste n'apri portentose strade,/ In cui si va, che men ratto coll'ali;/ Questi di civiltade,/ E del commercio magici canali,/ Onde assidue, operose,/ Si travasano genti, industrie e cose./ Siegui,, o Signor: per queste vie/ Ben s'innestano e popoli ed usanze;/ Si crean le armonie,/ Unitrici di affetti e di speranze;/ E quella Civil Gloria,/ Che dei regi infutura la memoria./ Italo Tu, ben sai quanta grandezza/ S'accoglie in questa Terra, che Tu regni;/ Senti la sua bellezza,/ In Te senti il vigor de'suoi ingegni;/ E quel Genio fecondo,/ Che imperiò dal Campidoglio il Mondo./ Sempre una Stirpe fummo; una beata/ Famiglia or per te siamo: e chi può dire/ Qual fia unificata/ Questa famiglia, che creasti, o Sire?/ Ella grande qual mai,/ E Tu dei Regi il primo Re sarai."

Da Ancona i binari entrano in galleria, sotto il Conero per 1.600 metri e quindi all'aperto tornano verso il mare compiendo un percorso complessivo di 147 km. Le opere principali, nel tratto dal confine marchigiano sino a Castellamare, sono posizionate negli attraversamenti dei fiumi Vibrata (ponte a 4 archi di 12 metri), Salinello (4 archi di 12 metri), Tordino (14 archi di 12 metri), Vomano (19 archi di 12 metri), Calvano (5 archi di 8 metri), Piomba (4 archi di 12 metri), Salino (12 archi di 12 metri). I ponti sono costruiti con maggiore larghezza per ospitare il secondo binario. Per il tratto Ancona-Pescara vengono spesi 243.000 lire a chilometro³⁷. Fondamentale, per la scelta delle località di fermata dei treni, l'interesse dei titolati locali. L'ultima stazione prima di arrivare a Castellamare, anziché a Città Sant'Angelo, come previsto dall'originario studio del barone Panfilo De Riseis, viene costruita nei possedimenti acquitrinosi di Montesilvano della famiglia Delfico³⁸, molto attenta alle dinamiche politiche ed economiche dell'epoca. I Delfico prefiguravano nella nuova ferrata, un'opportunità per il trasporto delle derrate alimentari prodotte in loco. I dinamici fratelli Troiano e Filippo Delfico, dopo lo sbarco di Garibaldi in Sicilia, rientrati a Teramo, partecipano come protagonisti alle vicende rivoluzionarie, che porteranno di lì a poco all'unificazione nazionale. Il 10 settembre 1860, Troiano tiene un incontro nella sua villa

³⁷ Adriano Cioci, *storia delle ferrovie in Abruzzo*, Adelmo Polla editore

³⁸ Troiano De Filippis Delfico (Teramo, 24 luglio 1821 – Montesilvano, 9 maggio 1908) Senatore del Regno. Figlio primogenito di Gregorio De Filippis e Marina Delfico, ereditò dal padre il titolo di Conte di Longano.

di Montesilvano, insieme a Clemente De Caesaris³⁹ e Ariodante Mambelli⁴⁰, per adombrare un moto insurrezionale volto alla formazione di un governo provvisorio retto, nel nome di Vittorio Emanuele, da Garibaldi. Tale progetto viene interrotto dalla notizia dell'entrata di Garibaldi a Napoli e dalla nomina di Troiano, ricevuta dal Comitato di Azione di Napoli, a "prodittatore del Primo Abruzzo Ultra" insieme a Pasquale De Virgiliis⁴¹ e Clemente De Caesaris. Troiano Delfico diviene, poi, comandante della Guardia Nazionale di Teramo e con il grado di maggiore prende parte all'assedio della fortezza di Civitella del Tronto. Il barone Emidio Coppa⁴² di Città Sant'Angelo, probabilmente, non intuisce le potenzialità dello sbuffante nuovo mezzo di trasporto e si disinteressa della nuova infrastruttura, nonostante la conoscenza diretta del re Vittorio Emanuele II. Il barone Coppa, infatti, aveva ospitato il sovrano sabauda nella sua dimora a Città Sant'Angelo il 16 e 17 ottobre 1860. Il re giunto a cavallo, si era fermato a villa Coppa, dove il barone gli aveva esposto l'arretratezza dell'Abruzzo e la necessità di pensare seriamente alle sue genti. Il sovrano aveva parlato di cavalli, come era solito fare e si era congratulato con la nobile signora Ginestelli-Coppa per la vittoria di un "purosangue" della scuderia Coppa nel derby d'Inghilterra, la corsa più ambita di tutta Europa⁴³.

All'epoca i principali centri adriatici contavano una popolazione abbastanza contenuta: a Castellamare nel 1861 vivevano 4.462 persone, a Pescara (che inglobava Villa del Fuoco) invece abitavano 3.743 cittadini, a Giulianova 6.000 circa, mentre a Vasto risiedevano 14.000 persone, a Ortona 12.300, Atri contava 10.000 abitanti e Francavilla 4.700.⁴⁴

Giulianova è il principale centro litoraneo in terra d'Abruzzo, che il treno incontra quando da Ancona arriva a Castellamare, allora poco più di un borgo. Infatti, subito dopo l'unità d'Italia, la cittadina giuliese è la prima località, dell'ex Regno delle Due Sicilie, ad essere visitata dal re Vittorio Emanuele II. Per commemorare l'evento verrà eretta successivamente, sulla ottocentesca *piazza della Libertà*, una bella statua bronzea del sovrano ad opera dello scultore giuliese Raffaello Pagliacetti⁴⁵. A causa della costante crescita della popolazione i giuliesi abbattono le mura di cinta e la cittadina inizia ad estendersi sul resto delle collina e in direzione dell'Adriatico fino a Borgo Marina,

39 **Clemente De Caesaris** (Penne, 1810 – Penne, 1877) Abruzzese di Penne, appartenente ad una famiglia di patrioti e partigiani dell'unità italiana, fu tra i più attivi carbonari teramani, incarcerato nel forte di Pescara dai borbonici, venne liberato nel 1860 su richiesta diretta di Giuseppe Garibaldi e partecipò alle fasi finali dell'unità d'Italia e della lotta al brigantaggio.

40 **Ariodante Mambelli** (1819-1890), nato ad Atri, canonico, patriota, filosofo ed insegnante. Appartenente alla Giovine Italia, fu lungamente in corrispondenza epistolare con Giuseppe Mazzini e con Garibaldi, collaborando altresì al settimanale democratico genovese "Il Dovero". Esponente del più avanzato liberalismo abruzzese e propugnatore degli ideali mazziniani, patì le persecuzioni del regime borbonico.

41 **Pasquale de Virgiliis** (Chieti 1810 - Torino 1876) - Scrittore. Protagonista nei tumultuosi eventi che videro la caduta del regno borbonico, fu eletto intendente di Teramo, mentre collaborava assiduamente alle più importanti riviste letterarie dell'epoca tra cui vanno ricordate soprattutto "Una notte a Venezia" e "Una gita sul Gran sasso d'Italia".

42 **Emidio Coppa** Città Sant'Angelo, 24 febbraio 1826- Città Sant'Angelo, 12 gennaio 1902) Barone di Scorrano; Cavaliere Mauriziano. Consigliere Provinciale a Teramo dal 1868 per il mandamento di Città S. Angelo fino al 1873. Deputato al collegio di Città S. Angelo nella XI legislatura.

43 www.regione.abruzzo.it/depabruzzesi/Ateneo Università degli Studi di Teramo

44 **Adriano Cioci**, *storia delle ferrovie in Abruzzo*, Adelmo Polla editore.

45 **Raffaello Pagliacetti** (Giulianova, 1819 – 1900) scultore, insegnante all'Accademia delle Belle Arti di Firenze dal 1875 al 1900, autore del monumento a Vittorio Emanuele II d'Italia a Giulianova e delle decorazioni del duomo di Firenze.

primo nucleo dell'attuale Giulianova Lido, nato successivamente all'apertura del tratto ferroviario Ancona-Pescara.

Con l'arrivo del treno a Castellamare Adriatico, il secolare confine del Tronto col regno delle Due Sicilie finalmente era stato valicato. La società ferroviaria guidata da Bastogi ha fretta di continuare il tracciato per rispettare gli impegni presi con il governo. Il 9 novembre dello stesso anno, il treno arriva a Ortona dove per l'inaugurazione giunge finalmente il re Vittorio Emanuele II. Per l'occasione il professore Antonio D'Orazio compone un inno di tripudio a favore del re:

“Alla gioia che gli animi trasporta/ Corriam la via lunghesso il patrio mar;/ E nel tripudio dei suoi figli assorta/ S'alzi Italia a più nobile sperar./ Ché di nuovi portenti la serena/ Luce agli Ausoni campi arriderà,/ Quando di Suez la copiosa vena/ Di due mondi all'amplesso s'aprirà / Corriam.... di questa generosa e antica/ Terra, altro pegno d'incorrotta fé/ Noi deporremo con la mano amica / Innanzi il trono del miglior dei Re./ Vieni, direm, di forti augusta prole/ Qui non raccogli plauso menzogner;/ Di un popolo che t'ama le parole/ Son lente dietro i moti del pensier./ Il tuo felice avvento sospirato/ A noi sull'ali dell'amor tornò,/ E il Marrucino spirito bennato/ Di care rimembranze rinfiorò./ Perché tra i fidi tuoi posta è l'eterna/ Prima legge di pace e di amistà/ Legge che tutta l'armonia governa/ Sotto l'influsso della sua bontà./ Onde men Re che Padre, le parole/ Parla di pace al figlio che traviò;/ Né fia giorno di grazia senza sole/ Questo che tanto il cor desiderò./ Sire, d'Italia non ti prenda oblio/ E non ti mancherà l'itala fé:/ L'ultimo nostro moto è sacro a Dio,/ Il palpito penultimo è per te./ Or sui novelli campi della gloria/ Che benefico apristi in questo suol,/ Noi ti leviamo l'inno di vittoria/ Slanciando l'alma a più sublime vol./ Ma sul Gran Sasso che ci guarda in fronte,/ Poiché l'anima torna a riposar,/ Immobile siccome il patrio monte/ In sua virtude non potrà manca.”

I giornali dell'epoca sono estremamente critici nei confronti della Società per le Strade Ferrate Meridionali e infatti nelle cronache del tempo si legge:

“La società ferroviaria pur di rispettare i tempi di consegna e riscuotere il premio di un milione di lire, ha effettuato i lavori con estrema urgenza, posando una decina di chilometri di binario precarissimi, tanto da mettere a repentaglio la vita del Sovrano e degli altri invitati”.

Dopo l'inaugurazione, a onor di cronaca, alcuni ponti crollano e l'esercizio vero e proprio, tra Ortona e Foggia, sarà avviato soltanto il 25 aprile 1864. Tra Pescara e il confine molisano, oltre ai ponti per gli attraversamenti dei corsi d'acqua, vengono costruite gallerie con tecniche innovative per l'epoca, e la più lunga misura ben 637 metri. A sud di Fossacesia, per l'attraversamento del fiume Sangro, viene gettato un ponte di ben 250 metri.

La ferrovia arriva a Bari il 26 febbraio 1865 e a Brindisi il 29 aprile dello stesso anno. Tra Ancona e Foggia, inizialmente, viaggiavano tre coppie di treni al giorno che per percorrere i 326 km impiegavano tra le nove e le tredici ore. Si poteva finalmente percorrere in treno una distanza di 1.150 chilometri, dalle Alpi alle sponde estreme dell'Adriatico, realizzando un antico sogno: una linea ferroviaria internazionale che muovendo da Londra via Parigi, Alessandria, Bologna, Ancona, Pescara poteva arrivare a Brindisi e da qui, attraverso il Canale di Suez, raggiungere Bombay in soli 22 giorni rispetto ai 100 giorni necessari per circumnavigare l'Africa. Il servizio, chiamato "Valigia delle Indie", per la prima volta realizzava un collegamento diretto tra l'occidente e l'oriente.

Il prestigioso convoglio, che permetteva il transito della posta e di alcune merci celeri tra la Gran Bretagna e l'India aveva esordito nel 1855, percorrendo il territorio francese tra Calais e Marsiglia in treno, per poi proseguire via mare. Con l'apertura del Canale di Suez, inaugurato il 5 agosto 1869, e il successivo traforo del Frejus, aperto nel 1871, gli inglesi instradarono l'insolito "corriere" per Parigi-Modane-Torino-Bologna-Ancona-Pescara-Foggia-Brindisi. Dalla stazione Victoria di Londra, con cadenza settimanale, si partiva il venerdì alle 20,15, si traghettava la Manica e si ripartiva da Calais alle 1,00 del sabato. Da Modane la partenza avveniva alle 20,00 del sabato e si giungeva ad Ancona alle 9,21 della domenica, a Pescara il convoglio arrivava alle 12,04, e a Brindisi, dopo un viaggio di 46 ore e 35 minuti alle 19,50, dove la merce proseguiva via mare fino ad Alessandria d'Egitto. Inizialmente il treno era concepito soltanto per il trasporto della posta, ma dal 1879 veniva attivato il servizio per i viaggiatori. Il convoglio si componeva di numerosi vagoni speciali di nuova concezione. Fino al 1886 da Parigi a Bologna i viaggiatori prendevano posto sulle vetture letto della CIWL, poi venivano fatti salire sulle vetture della Pullman Car Company sino a Brindisi. Successivamente viene evitato il trasbordo a Bologna e quattro anni dopo i treni diventano due: un convoglio di lusso per soli viaggiatori, con carrozze letto e ristorante, denominato "*Peninsular Express*", e la vera e propria "Valigia delle Indie", che seguiva a poca distanza, adibita al solo servizio postale. A Brindisi i convogli attendevano il battello a vapore per Bombay. Il percorso inverso, da Brindisi a Londra, era disimpegnato con un solo convoglio settimanale che aveva orari variabili, a seconda dell'arrivo della nave da Bombay. Il collegamento verrà tenuto in vita fino all'estate del 1914, quando il porto francese di Marsiglia tornerà ad essere il crocevia per l'Oriente.

Prende forma la rete ferroviaria nazionale

Torniamo ora allo sviluppo della rete ferroviaria italiana. In Parlamento, mentre si dibatte sulla necessità di fornire il Paese di nuove infrastrutture, indispensabili per lo sviluppo economico, per la prima volta in sede nazionale si fa un richiamo esplicito anche alla necessità politica, oltre che economica, di estendere la rete ferroviaria in tutta la penisola. Le strade ferrate, oltre a collegare il nord al sud senza passare per lo Stato Pontificio, possono agevolare lo spostamento nel meridione delle regie truppe inviate per fronteggiare il fenomeno del brigantaggio. Infatti, l'iniziale estraneità delle masse popolari al regno unitario si traduce in una serie di sommosse e rivolte, fino a una diffusa guerriglia contro il governo unitario, il cosiddetto brigantaggio, che interessa principalmente le province meridionali, impegnando gran parte del neonato esercito in una repressione spietata, tanto da venire considerata da molti una vera e propria guerra civile. Nelle cronache del tempo si legge:

“La sera del 18 luglio 1862, una banda composta da una sessantina di briganti, la maggior parte armati di fucili, pistole e “stili” si presentò davanti alia casa tenuta in affitto dalla impresa delle strade ferrate vicino alia marina di Fossacesia e pose delle sentinelle attorno ad essa per impedire la fuga delle persone che vi si trovavano. Il caposquadra Gaetano Arrighi di Como che li aveva notati mentre arrivavano riferì in seguito che a capo della stessa si trovava un uomo “vestito di uniforme militare con elmo in capo ad uso di cavalleria borbonica”. Subito dopo partì in direzione della casa una scarica di fucileria che sorprese i dipendenti dell’ impresa mentre stavano cenando. Rimase ucciso all’istante Giulio Pagano e furono gravemente feriti Antonio Luraschi e Santo Fabrelli. Un ingegnere Melchiorre Castellano fu assalito a colpi di pugnale ed anche lui, dopo pochi giorni cesso di vivere. Gli altri lavoratori si diedero alia fuga nascondendosi dietro una folta siepe, mentre l’impresario Giuseppe Martinez si salvo gettandosi in mare e nascondendosi dietro uno scoglio. Mentre questo accadeva sul cantiere, un altro gruppo di briganti si recò nel magazzino sottostante all’abitazione del provveditore Beniamino Bernasconi, fece scendere ed inginocchiare l’uomo e il freddo con due colpi di fucile, dopo di che rubò tutto quello che si trovava nel magazzino. La banda si trattenne sul posto per circa tre ore mangiando e bevendo, poi riprese la strada per la quale era venuta, entrando nel paese di Fossacesia al suono di tromba e al grido di “Viva Francesco II”. Davanti al corpo delle Guardie nazionali furono

sparati dei colpi di fucile contra lo stemma sabaudo che andò in pezzi. Infine la banda si allontanò attraverso la contrada detta della Difesa delle Monache in tenimento di Lanciano, dove fu diviso il bottino. Questo fu piuttosto consistente, aggirandosi attorno alle 90.000 lire. Il delegato di circondario Cavagnoli, inviato alla Marina di Fossacesia dal sottoprefetto di Lanciano per accertare i fatti, nel rapporto da lui redatto il 22 luglio, non mancò di osservare che Fossacesia gli risultava essere un "paese borbonico per eccellenza, le cui principali famiglie, arricchite col brigantaggio del 1799 e del 1806", avevano "in casa la tradizione dell'assassinio e della rapina" ed erano tuttora avverse al "nostro Risorgimento".⁴⁶

Parallelamente alla costruzione della linea adriatica, considerata d'interesse nazionale, dunque, il governo comincia a discutere sull'esigenza di porre in essere un reticolo di linee transappenniniche. I componenti della commissione Lavori pubblici, incaricati dal Parlamento di delineare le linee guida per una politica ferroviaria nazionale, in una relazione evidenziano la necessità, da parte dello Stato, di costruire alcune strade ferrate che attraversino l'Appennino meridionale, allo scopo di collegare le aree interne delle ex province borboniche, tra esse e con il resto del Paese. Eventuali ritardi nella realizzazione di queste linee transappenniniche -si affermava nella relazione- provocherebbero una separazione longitudinale nel nuovo Stato unitario, accrescendo l'isolamento delle regioni interne del paese, specie nel sud, il cui sistema di comunicazioni si imperviva sostanzialmente su una maglia di tratturi pressoché impraticabili.

A livello nazionale ferve, intanto, il dibattito sulla capitale del nuovo Stato. Si diffonde l'idea che l'Italia non si possa governare da Torino. Preoccupato delle spinte interventiste di Mazzini e Garibaldi, che continuano ad immaginare Roma capitale, Napoleone III re di Francia firma con il nuovo Stato italiano la "Convenzione di Settembre". L'accordo, siglato a Parigi nel 1864, tende a normalizzare i rapporti tra il neocostituito Regno d'Italia e lo Stato della Chiesa, oltre a prevedere nell'arco di due anni il ritiro delle truppe francesi da Roma. L'intesa, in cambio dell'impegno italiano a rispettare l'integrità territoriale dello Stato Pontificio, contiene una clausola segreta che prevede il trasferimento della capitale da Torino a Firenze, come atto simbolico di rinuncia a Roma capitale. A Torino, le notizie della trattativa desta una fortissima avversione negli ambienti di corte. La diffusione della voce di un imminente trasferimento della capitale provoca forti reazioni di piazza che si fanno più intense nei giorni successivi e culminano negli scontri sanguinosi del 21 e 22 settembre. Il presidente del consiglio Minghetti viene bruscamente

⁴⁶ Camillo Lacchè, *Quell'antico odore di fumo dei treni*, edizioni Medicea

sostituito da Vittorio Emanuele II con il generale Alfonso La Marmora⁴⁷, che attua il previsto trasferimento della capitale. Le polemiche dei piemontesi nei confronti di Firenze non cessano, ma i fiorentini stessi sono consapevoli che la loro città sia diventata capitale soprattutto per una “necessità” dettata da accordi politici, tanto che anche gli stessi giornali cittadini del tempo, come ad esempio “La Nazione” sono i primi a definirla “*capitale provvisoria*”. Anche l’editore piemontese Gaspero Barbera, che in quel tempo aveva stabilito la sua attività nella nuova capitale, si schiera dalla parte dei fiorentini offesi della precarietà della scelta:

“...si pensi a questo compito d’essere capitale che era la cosa peggiore che poteva capitarle!”

e Giosue Carducci⁴⁸, dicendosi solidale con quanto detto dal Barbera interviene nelle polemiche affermando:

“La Convenzione di settembre e le sue conseguenze hanno creato uno stato di cose che i piemontesi aborriscono, che i toscani non desiderano”.

I primi di febbraio 1865 Vittorio Emanuele arriva ufficialmente a Firenze, dopo esservi stato informalmente nel 1860 e nel 1861, per insediarsi a palazzo Pitti. La capitale verrà definitivamente spostata a Roma nel 1871 dopo l’annessione di Roma al Regno d’Italia, successivamente alla fine dello Stato Pontificio e del potere temporale dei papi. L’azione militare si svolge il 20 settembre 1870 quando l’artiglieria dell’esercito italiano, guidata dal generale Cadorna, apre una breccia di circa trenta metri nelle mura della città, accanto a Porta Pia, che consente di occupare la città a due battaglioni: uno di fanteria l’altro di bersaglieri, accompagnati da alcuni carabinieri. Dopo l’irruzione dentro la cinta muraria delle truppe italiane, gli sporadici scontri si spengono in poche ore con la resa chiesta dal generale papalino Hermann Kanzler⁴⁹. La sera del 20 le truppe pontificie si concentrano nella città Leonina, che lasceranno poi l’indomani mattina per andare a consegnarsi ai vincitori, dai quali riceveranno l’onore delle armi.

Torniamo alle nostre ferrate. Le ferrovie, costruite da quindici diverse società, erano nate con criteri disomogenei e senza un progetto comune, essendo spesso frutto dell’iniziativa di soggetti privati o per volontà di regnanti locali. Tale situazione comportava notevoli disagi per il movimento dei passeggeri e delle merci, a causa delle complicazioni tariffarie, degli orari e

⁴⁷ **Alfonso La Marmora** (Torino, 17 novembre 1804 – Firenze, 5 gennaio 1878) generale e politico italiano.

⁴⁸ **Giosuè Carducci** (Valdicastello di Pietrasanta, 27 luglio 1835 – Bologna, 16 febbraio 1907) poeta e scrittore.

⁴⁹ **Hermann Kanzler** (Weingarten, 28 marzo 1822 – Roma, 6 gennaio 1888) militare tedesco, Capo di Stato Maggiore delle Forze Armate dello Stato pontificio al tempo della presa di Roma del 1870.

delle mancate coincidenze. Per andare da Torino a Pescara, distanti non più di 740 km, si passava su linee appartenenti a ben cinque diverse amministrazioni ferroviarie, mentre da Bologna a Roma la via più diretta, per Firenze e Siena, toccava le linee di quattro diverse società.

Era necessario, dunque, creare un sistema organico e razionale delle ferrovie. Lo Stato con la “*Legge dei grandi gruppi*”, emanata il 14 maggio 1865, si propone di porre ordine nel caotico sistema che fino ad allora aveva caratterizzato la costruzione e la gestione delle ferrovie. Viene definita la distinzione netta tra *ferrovie pubbliche* e *ferrovie private* analizzandone l’uso e la destinazione, inoltre si stabiliscono le norme per la costruzione e l’esercizio di nuove ferrovie: sono escluse elargizioni statali dirette e sono previsti solo prestiti con i relativi interessi. Le nuove concessioni potevano essere rilasciate solo con apposita legge, che stabilisse anche le penali in caso di riscatto anticipato e il termine della concessione. Inoltre le diverse società ferroviarie esistenti venivano accorpate in cinque società concessionarie: “*La Società delle strade ferrate dell’Alta Italia*”; la “*Società delle Strade Ferrate Romane*”; la già menzionata “*Società delle Strade Ferrate Meridionali*” alla quale veniva affidata anche la “*nostra*” linea Bologna- Ancona - Pescara - Bari e la “*Società Vittorio Emanuele*” per la gestione delle ferrovie calabro - sicule⁵⁰.

Passano gli anni ma permangono le difficoltà economiche delle compagnie ferroviarie. Le società non sono più in grado di rispettare gli accordi con lo Stato sia per i bassi introiti a causa dell’abbattimento, fino al 50%, delle sovvenzioni statali, sia per le tariffe troppo basse, che i governi non ritoccano per ragioni elettorali.

Nel 1875 il governo presieduto da Marco Minghetti⁵¹, con Silvio Spaventa⁵² Ministro del lavoro, al fine di evitare il fallimento delle compagnie ferroviarie, propone al parlamento di approvare un disegno di legge che prevede la fusione e il riscatto da parte dello Stato delle Società Romane e Meridionali, accordando alle stesse una concessione ventennale per l’esercizio ferroviario, nonché l’autorizzazione alla costruzione di nuove linee. Ma il riscatto delle ferrovie da parte dello Stato incontra una forte opposizione presso i componenti del parlamento, i quali sostengono che la parte pubblica deve spogliarsi di molte attribuzioni, lasciando lo sviluppo dell’economia alla libertà individuale e alle associazioni private, anziché appesantire il bilancio statale con l’acquisizione delle società ferroviarie. Lo scontro è soprattutto

50 **Francesco Ogliari**, *Partiamo Insieme Storia dei trasporti italiani Lazio -Abruzzo- Molise*, Milano 1974, passim.

51 **Marco Minghetti** (Bologna, 8 novembre 1818 – Roma, 10 dicembre 1886) un politico italiano, appartenente alla destra storica. Sotto il suo secondo governo si raggiunse (nel 1876), per la prima volta in Italia, il pareggio di bilancio.

52 **Silvio Spaventa** (Bomba, 1822 - Roma, 1893), sedette alla Camera dei Deputati ininterrottamente dal 1861 al 1889, tra le fila della *Destra storica*. Venne nominato Segretario Generale al Ministero degli Interni (l’attuale Sottosegretario) nei governi Farini e Minghetti (dal dicembre 1862 al settembre 1864) divenendo il principale ispiratore della politica di sicurezza interna dello Stato. Nel 1868 venne nominato Consigliere di Stato. Successivamente fu ministro dei Lavori pubblici nel secondo governo Minghetti (1873 - 1876). In tal veste, fu l’autore del progetto di legge che prevedeva la nazionalizzazione della rete ferroviaria, che contribuì alla caduta del Governo nel marzo 1876. Nominato senatore del Regno nel 1889, divenne presidente della IV Sezione del Consiglio di Stato. Vai a: ,

politico tra la *destra storica*⁵³, che sostiene la statalizzazione dell'esercizio delle strade ferrate e la *sinistra storica*⁵⁴ che, nel propugnare l'antieconomicità della gestione statale, invita l'esecutivo a dare la priorità ai gravi problemi economici e sociali delle zone meridionali del Paese.

In Abruzzo discussioni e divisioni

Durante gli accesi dibattiti parlamentari sulle ferrovie, prende forma anche la futura rete ferroviaria abruzzese. Con la realizzazione della linea adriatica crescono i timori delle zone montane di rimanere tagliati fuori dal circuito delle comunicazioni nazionali, tanto che il municipio de L'Aquila, subito dopo l'Unità, esprime il desiderio che il governo nazionale collochi la città capoluogo del Secondo Abruzzo Ulteriore, al centro di possibili allacciamenti ferroviari.

In questo contesto i diversi potentati economici abruzzesi discutono su quale sviluppo dare alla Regione, dividendosi ulteriormente all'atto di decidere i tracciati e i progetti per la costruzione delle nuove vie di comunicazione. Le proposte per la costruzione di linee che attraversino longitudinalmente la Regione e ripercorrono gli antichi tracciati viari o dei tratturi, tali da servire le tradizionali aree dell'allevamento attraverso Antrodoco, L'Aquila, Sulmona, Isernia, e quindi arrivare "celermente" a Foggia e a Napoli, possono definirsi l'espressione delle istanze dell'economia armentaria e dell'area interna. Tali progetti sono finalizzati a ridurre i costi di trasporto della lana e a rendere più accessibili i servizi per la commercializzazione dei prodotti. Al contrario, coloro che rappresentano i produttori agricoli e gli operatori dell'economia costiera premono per la costruzione di ferrovie che attraversino trasversalmente il territorio abruzzese, in modo da poter raggiungere celermente i porti e le principali vie del traffico in direzione dell'Italia settentrionale verso le nazioni europee e verso Roma e Napoli.

Il primo progetto preso in esame dal governo, che interessa l'attraversamento dell'Abruzzo interno, riguarda una ferrovia in grado di connettere la linea adriatica al Tirreno attraverso Pescara, Sulmona, L'Aquila e Rieti. Ben presto, però, il tracciato proposto dal teramano Giuseppe Devincenzi⁵⁵ viene accantonato e sostituito da una nuova ipotesi che prevede un collegamento appenninico il quale, diramatosi nei pressi di Pescara, prosegue attraverso il Fucino e la Valle Roveto fino a Ceprano, dove

53 **Destra storica** schieramento politico italiano sorto, formalmente, nel 1849 con i governi di Camillo Benso conte di Cavour e proseguito dopo la sua morte sino al 1876

54 **Sinistra storica** schieramento politico dell'Italia post-risorgimentale. L'epoca della sinistra storica va dal 1876, anno della caduta della Destra storica, sino alla "crisi di fine secolo" (1896), che sfociò nell'età giolittiana

55 **Giuseppe Devincenzi** (Notaresco, 4 marzo 1814 - Napoli, 1° aprile 1903). proprietario terriero e agronomo, si occupò di agricoltura, approfondendo questioni di chimica, di agronomia, di tecnologia meccanica. Ministro dell'Agricoltura e dei Lavori pubblici con il governo Ricasoli nel 1867, poi con il governo Lanza dal 1871 al 1873. Organizzò il trasferimento della capitale dello Stato sabaudo da Firenze a Roma. Promosse la bonifica di zone paludose nel napoletano, riformò la struttura del ministero separando la gestione delle acque da quella dei ponti, si impegnò nel tentativo di imporre ai comuni la manutenzione stradale e nella regolamentazione delle concessioni governative alle società ferroviarie.

ha termine la ferrovia Napoli/Roma. La scelta di questo tracciato, oltre a garantire il collegamento con i grandi circuiti di comunicazione del paese, assolvendo la funzione di avvicinamento al confine Pontificio, risponde alle istanze della nascente economia della valle del Fucino. Infatti, dietro alla decisione parlamentare di cambiare il tracciato ferroviario, vi sono le pressioni esercitate dal principe Alessandro Torlonia⁵⁶ impegnato, con la Società Strade Ferrate Meridionali, nel prosciugamento del lago Fucino e interessato, quindi, a valorizzare quelle aree. Ma anche questo progetto viene abbandonato, a causa delle diffuse proteste da parte dei centri dell'aquilano, che vedono sfuggire la possibilità di realizzare una linea ferroviaria nel loro circondario, nonché della decisione del Torlonia di dedicare tutte le risorse finanziarie alla bonifica del Fucino.

A fronte delle incertezze che avvolgono la costruzione della ferrata transappenninica per il Fucino, il municipio di Teramo, d'accordo con le rappresentanze della deputazione provinciale, sotto la regia del parlamentare Devincenzi, dà mandato all'ingegner Clemente Maraini di studiare un tracciato che partendo da Giulianova arrivi a Teramo e, attraverso un varco nel massiccio del Gran Sasso, possa giungere a L'Aquila, e da qui arrivare al confine dello Stato Pontificio via Rieti. Nel progetto di una ferrata Adriatico – Tirreno attraverso il Gran Sasso, si ripongono le aspettative dei proprietari terrieri teramani, che puntano su un'immediata rinascita sociale ed economica dell'entroterra aprutino, tagliato fuori dalle nuove infrastrutture longitudinali della penisola. L'idea non riscuote, però, i favori in ambito regionale in quanto gli aquilani concentrano tutto il loro interesse su una ferrovia che da Pescara raggiunga il Tirreno via Popoli, L'Aquila, Rieti. Ipotesi rafforzata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che, in una nota del 14 luglio 1864, aveva bocciato l'ipotesi di una ferrata attraverso il Gran Sasso concedendo parere favorevole solo alla realizzazione del tronco Giulianova – Teramo.⁵⁷ Intanto, all'attenzione del governo giungono altre proposte per la costruzione di un collegamento Terni - Avezzano attraverso Rieti, per poi proseguire lungo la valle del Liri fino a Ceprano. Questo progetto è sostenuto anche da personaggi di spicco del risorgimento italiano, a quell'epoca impegnati nel governo nazionale, che ravvisano nella proposta la congiunzione strategica, militare e commerciale, dell'Italia settentrionale con quella meridionale. L'idea di un collegamento longitudinale interno prende ulteriormente vigore nel 1865 con il trasferimento della Capitale a Firenze e con la necessità del governo di dotarsi di una "linea di scorrimento a cerniera" per un collegamento veloce nord - sud, senza passare per lo Stato Pontificio.

Nel frattempo, nell'ambito del programma generale di riassetto

⁵⁶ **Alessandro Torlonia** (Roma, 1 gennaio 1800 - 7 febbraio 1886), proseguì l'attività finanziaria del padre. Si adoperò per bonificare il lago del fucino tra il 1853 e il 1876.

⁵⁷ **Gaetano Sabatini**, *La rivoluzione dei trasporti in Italia nel XIX secolo*.

dell'impalcatura della rete ferroviaria, il parlamento riconoscendo l'opportunità strategica ed economica della costruzione di una linea di scorrimento a cerniera per Terni, Rieti, Avezzano e Ceprano e di una trasversale tra il litorale adriatico e il tirreno, dà il via libera alla convenzione tra lo Stato e la Società "Strade Ferrate Meridionali" per la costruzione della linea Pescara- Popoli- L'Aquila- Rieti. I progetti per la trasversale appenninica procedono con qualche difficoltà a causa delle traversie, soprattutto finanziarie, della Società per le Strade Ferrate Meridionali, mentre l'ipotesi di una ferrata Terni- Avezzano - Ceprano segna il passo a causa delle resistenze della municipalità aquilana che in alternativa propone una linea longitudinale interna, più funzionale a servire il proprio circondario.

All'atto di decidere la razionalizzazione degli investimenti destinati alle infrastrutture ferroviarie, il governo blocca i finanziamenti per la realizzazione della ferrata Pescara- Popoli- Rieti. A nulla valgono le proteste del teatino Raffaele Mezzanotte⁵⁸ che, dagli scranni del parlamento, argomenta la necessità di procedere nella realizzazione di strade ferrate nella regione, anche al fine di estirpare definitivamente la piaga del brigantaggio.

Con la breccia di Porta Pia cambiano gli scenari e il parlamento abbandona l'idea di un collegamento longitudinale interno, mentre torna a dare il via libera a una ferrata trasversale Pescara- Popoli- Sulmona- L'Aquila- Rieti- Roma, successivamente modificato in un collegamento diretto via Avezzano- Roma. Dopo anni di attesa la tratta da Pescara a Popoli viene inaugurata il primo marzo 1873, mentre la ferrovia giunge a Sulmona il primo novembre dello stesso anno.

E' proprio in questo contesto che spicca il ventennale impegno profuso dal deputato peligno Giuseppe Andrea Angeloni⁵⁹ per dotare l'Abruzzo di una fitta rete ferroviaria. L'intento è quello di dotare il centro Abruzzo di infrastrutture ferroviarie, in grado di unirlo al resto d'Italia: verso il nord della penisola attraverso L'Aquila - Terni, in direzione di Roma con una linea diretta Sulmona - Avezzano e verso Napoli passando per le Valli del Sangro e del Liri. L'Angeloni è fermo propugnatore dell'idea che avvicinare alla Capitale e a Napoli le province abruzzesi e molisane sia un interesse nazionale oltreché locale, come aveva già sostenuto il Ministro Jacini, il 23 marzo 1865, durante

⁵⁸ **Raffaele Mezzanotte** (Guardiagrele, 26 febbraio 1822- Roma, 3 aprile 1896), eletto deputato per il collegio di Chieti nella XXIII legislatura (1874-1876) si schierò tra le fila della sinistra storica. Ministro dei Lavori Pubblici durante il 3° governo Depretis dal 19 dicembre 1878 al 3 luglio 1879. Fu nominato Senatore del regno per l'8ª categoria con r.d. del 25 novembre 1883, a ragione degli "importanti servizi" resi al paese.

⁵⁹ **Giuseppe Andrea Angeloni** (Roccaraso, 25 febbraio 1826 - Napoli, 30 dicembre 1891), si dedicò, sull'esempio del padre, il barone Girolamo, e dei suoi avi, tra cui bisogna menzionare Don Domenico dei baroni Angeloni, ultimo abate della storica Badia Morronese di Sulmona, agli studi delle scienze economiche, dell'economia politica e delle scienze agronomiche e sociali. Di sentimenti patriottici, durante il 1848 fu capitano della Guardia nazionale e si recò inoltre in Toscana e Roma per appoggiare i governi provvisori in carica. Per il suo supporto alla causa liberale e patriottica, venne perseguitato dalla polizia borbonica. Grande proprietario terriero, di discendenza armentaria, il brigantaggio lo penalizzò fortemente nelle sue proprietà ed industrie. Grazie alla sua preparazione, alle sue vaste conoscenze scientifiche e agronomiche, seppe porre rimedio a tutto questo attraverso i miglioramenti e le trasformazioni che introdusse nelle sue terre del Tavoliere e nelle aziende agricole e zootecniche. Promotore della linea ferroviaria Sulmona-Isernia, e delle altre ferrate abruzzesi, cooperò alla trasformazione del Tavoliere delle Puglie ed allo sviluppo della pastorizia nell'Abruzzo. Parlamentare dal 1865 per 26 anni si impegnò tenacemente in parlamento per realizzare strade ferrate in Abruzzo.

la discussione parlamentare a proposito di una ferrata Sulmona - Isernia:

“questa è una linea che avrebbe probabilità di essere classificata fra le reti arteriali; poiché secondo il concetto con cui mi faccio a considerare il sistema delle ferrovie italiane, la congiunzione normale fra Napoli e gli Abruzzi potrebbe essere fatta per la valle del Sangro.”⁶⁰

Ma la strada per avviare a soluzione il problema delle comunicazioni ferroviarie nell'interno dell'Abruzzo pare tutta in salita. I politici locali, infatti, sulle questioni ferroviarie intraprendono iniziative contrapposte. Taluni sostengono l'antieconomicità di linee interne che avrebbero coinvolto centri poco popolosi e, a detta loro, scarsamente produttivi; altri sono dell'avviso che sia necessario modificare i progetti pensati precedentemente in alcune aree, a vantaggio di altre zone della regione. Il parlamentare peligno, nel perorare la causa delle aree interne, fa invece leva sia sui vantaggi che le linee abruzzesi presentano sotto l'aspetto strategico-militare utile a tutta la nazione, sia sulle risorse economiche presenti in loco. Le linee ferroviarie interne, sostiene Angeloni, costituiscono il necessario supporto ad attività preesistenti ed indotte, connesse all'allevamento, alla silvicoltura e alla transumanza.

Tenace sostenitore, dunque, dello sviluppo delle vie di comunicazione in tutto l'Abruzzo, Giuseppe Andrea Angeloni cerca consensi in parlamento e non esita a chiedere il sostegno di Raffaele Mezzanotte, quando il parlamentare teatino viene nominato ministro dei Lavori pubblici durante il terzo governo Depretis. Di ferrovie si occupa anche il frentano Silvio Spaventa, ma solo per trattare di questioni generali, senza mai occuparsi di questo o quel tracciato. Spaventa chiarisce, senza mezzi termini, il suo pensiero sul sistema ferroviario. Egli è fra quelli che sostengono che l'autonomia delle ferrovie non è conciliabile con gli interessi supremi della nazione, se non ridotta in limiti ristrettissimi. Lo Stato si deve fare carico sia delle spese necessarie per la realizzazione di nuove linee sia della loro gestione intervenendo anche come regolatore delle tariffe.⁶¹

Negli anni successivi sarà, dunque, il barone Giuseppe Andrea Angeloni il vero artefice della realizzazione delle linee interne abruzzesi. Argomentando tenacemente le sue tesi durante gli interminabili interventi parlamentari, ogni qualvolta si parla di riordino e sviluppo di nuove linee ferroviarie, riesce a far approvare il completamento della rete da lui sempre immaginata. Vengono approvati e realizzati a fasi successive le tratte Pescara/Popoli-Sulmona, Sulmona/L'Aquila/Rieti, Sulmona/Roma, Sulmona/Isernia e la linea Avezzano

⁶⁰ **Giuseppe Andrea Angeloni**, *La Questione ferroviaria innanzi al Parlamento, idee e proposte presentate alla commissione Parlamentare ed al Ministro dei Lavori Pubblici, XII Legislatura, Roma 1875.*

⁶¹ **Dario Recubini**, *Le ferrovie nella società abruzzese dell'ottocento, Edizioni scientifiche abruzzesi, Pescara 2008, passim*

– Roccasecca. Per Giuseppe Andrea Angeloni sarà il trionfo anche se postumo. Il barone, infatti, morirà nel 1892 e la rete abruzzese, invece, si completerà nel decennio successivo. Dopo tante e dure battaglie parlamentari, l'Abruzzo intero, le aree interne, la Valle Peligna, l'Alto Sangro e la Valle del Liri potranno guardare al futuro con fondato ottimismo. L'antico sogno di Angeloni si stava realizzando: sul finire del XIX secolo, Sulmona sarebbe diventata un crocevia del sistema ferroviario abruzzese. Con l'inaugurazione della Avezzano-Roccasecca il 20 agosto 1902 la rete ferroviaria abruzzese contava ben 512 chilometri ai quali se ne aggiungeranno altri 156 chilometri nel 1915 quando, rispolverando il vecchio progetto del barone De Riseis, nella Val di Sangro viene inaugurato l'intero percorso della Ferrovia Adriatico Sangritana gestita dalla omonima società (nella vicina regione Marche ancora oggi si contano 385 chilometri).

Ma torniamo alle accese discussioni parlamentari degli anni '70. L'infuocato clima politico porta in minoranza il governo della destra storica presieduto dal moderato Minghetti. Il parlamento, nella sostanza, rifiuta la nazionalizzazione delle neonate ferrovie. Si compie per la prima volta la rivoluzione parlamentare. Un capo del governo veniva esautorato non per autorità regia, bensì dal parlamento. Il re Vittorio Emanuele II, preso atto delle dimissioni, dà l'incarico di formare un nuovo governo al principale esponente dell'opposizione, Agostino Depretis⁶². Inizia l'era della sinistra storica. Nuovo schieramento politico ma stessi problemi per la realizzazione e la gestione delle ferrovie. Sarà Alfredo Baccarini⁶³, Ministro dei Lavori pubblici del IV Governo Depretis, nel 1879, a porre le premesse per uno sviluppo più pianificato delle costruzioni ferroviarie stabilendone le priorità e i metodi di finanziamento. Dopo un decennio di stallo, riprendono impulso una serie di nuove realizzazioni ferroviarie in tutte le aree del Paese. Mentre nel parlamento si formano nuove maggioranze trasversali, frutto delle scelte di singole personalità politiche attente più a curare problemi circoscritti anziché programmi globali, che i giornalisti del tempo chiamano trasformismo, nel 1885 si torna a parlare di ferrovie.

La rete esistente viene ripartita tra tre grandi società: la Rete Mediterranea (RM), la Rete Adriatica (RA) e la Società Ferroviaria Romana (SFR). Si stabilisce nel contempo che la vigilanza sulle costruzioni e sull'esercizio degli 8.510 chilometri di rete costruite venga assunta dal Ministero dei lavori pubblici, a mezzo di un *Ispettorato Generale delle Ferrovie*. Ma nemmeno il nuovo ordinamento riesce a risanare la difficile situazione economica delle società ferroviarie, anzi contribuisce ad aggravarla, lasciando allo Stato una pesante eredità.

⁶² **Agostino Depretis** (Mezzana Corti, 31 gennaio 1813 – Stradella, 29 luglio 1887) Fu presidente del Consiglio dei ministri italiano per nove mandati.

⁶³ **Alfredo Baccarini** (Russi, 6 agosto 1826 – 3 ottobre 1890) ingegnere e politico italiano di ispirazione liberale, deputato (eletto nel 1876), poi Ministro dei Lavori Pubblici nei gabinetti Cairoli (I, II e III) e nel IV Governo Depretis (1878-1883). Nella fase pionieristica della telefonia, a lui si deve il disegno di legge che accordò a società italiane in alleanza con la Bell le prime concessioni delle segnalazioni telefoniche.

Nascita e sviluppo delle Ferrovie dello Stato

In piena era giolittiana⁶⁴ si arriva al 1° luglio 1905, quando con l'entrata in vigore della legge Fortis⁶⁵, lo Stato assume la gestione diretta di 10.557 km di linee, denominando il nuovo ente statale *Ferrovie dello Stato*. L'anno successivo il nuovo ente ingloba anche la Società Ferroviaria Meridionale (SFM) e i chilometri della rete diventano 13.075, di cui solo 1.917 a doppio binario. L'ingegnere piemontese Riccardo Bianchi è designato direttore generale delle Ferrovie dello Stato. Bianchi verrà coadiuvato, fino al 1907, da un Comitato di Amministrazione e poi da un Consiglio di Amministrazione, sotto la presidenza del Ministro dei Lavori pubblici.

L'organizzazione della nuova Rete si presenta molto gravosa. Le condizioni degli impianti fissi e del materiale rotabile, ereditati dalle cessate società sono pessime. Si rende necessario coordinare i regolamenti di esercizio e unificarli, elaborare il nuovo inquadramento funzionale e disciplinare del personale proveniente da società differenti e con differenti regolamenti. Viene creata una Direzione Generale, con 13 Servizi Centrali e 2 Ispettorati Generali, con Sede a Roma; per la gestione della periferia vengono istituite le Direzioni Compartimentali.

Per tutto il XX secolo le Ferrovie dello Stato hanno accompagnato e a volte anticipato le trasformazioni del Paese. Al servizio della patria per il trasporto delle truppe, durante le due guerre mondiali, e mezzo di propaganda durante il ventennio fascista, le Ferrovie dello Stato hanno accompagnato la crescita economica, sociale e culturale del Paese. Negli anni cinquanta/sessanta, hanno agevolato lo spostamento dei cittadini del sud verso le fabbriche del nord; questa volta, però, in senso inverso rispetto al secolo precedente.

Si arriva così alla direttiva CEE n° 440 del 1991 che pone le basi per una moderna e sostanziale riorganizzazione del sistema ferroviario. Per l'Unione Europea la gestione contabile dell'infrastruttura deve essere separata da quella dei servizi di trasporto, così da liberalizzare e aprire alla concorrenza il mercato del trasporto ferroviario.

La modernizzazione delle Ferrovie dello Stato prende avvio già nel 1985 quando, con la legge 210, si trasformano in "*Ente Ferrovie dello Stato*" sotto la vigilanza del Ministero dei Trasporti. Il processo di modernizzazione continua, prima con la trasformazione in Società per Azioni con unico

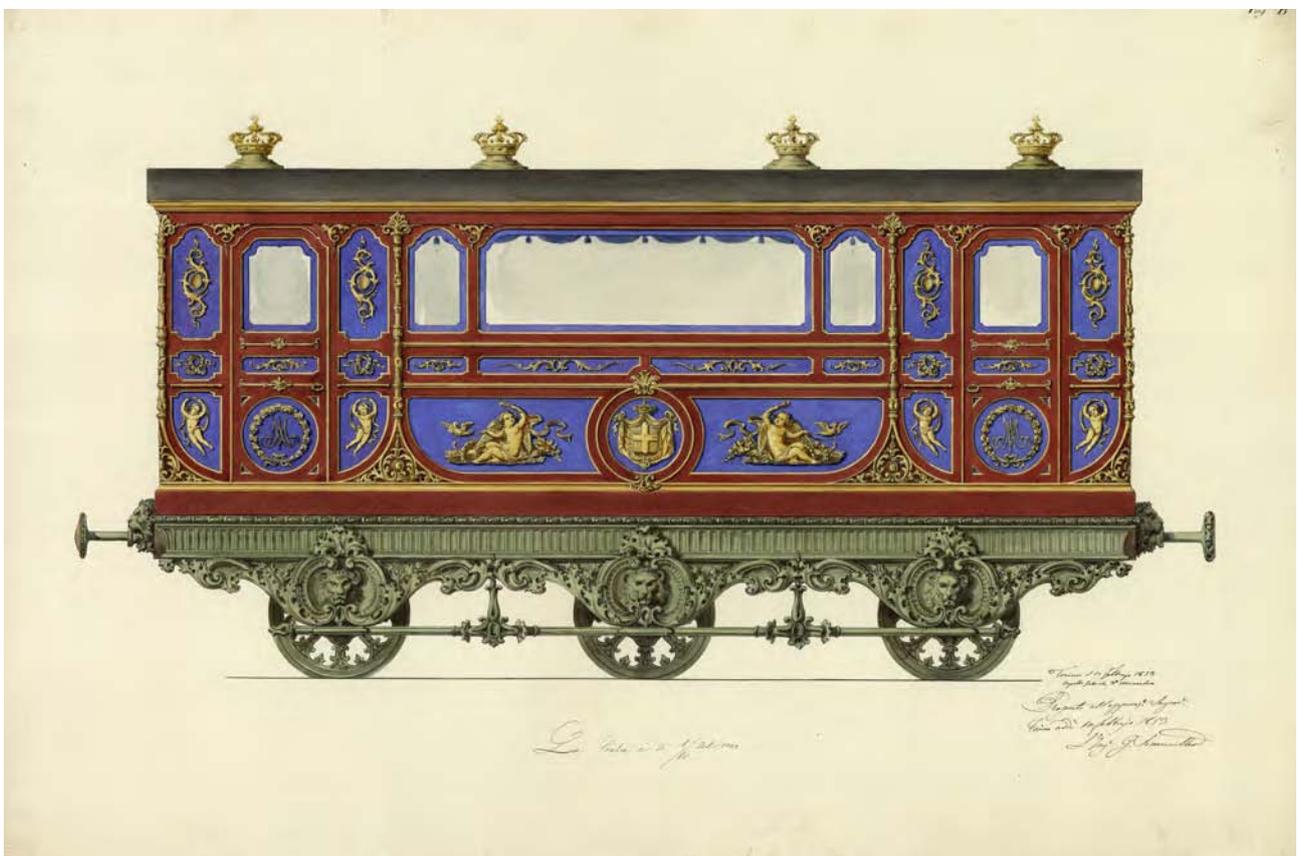
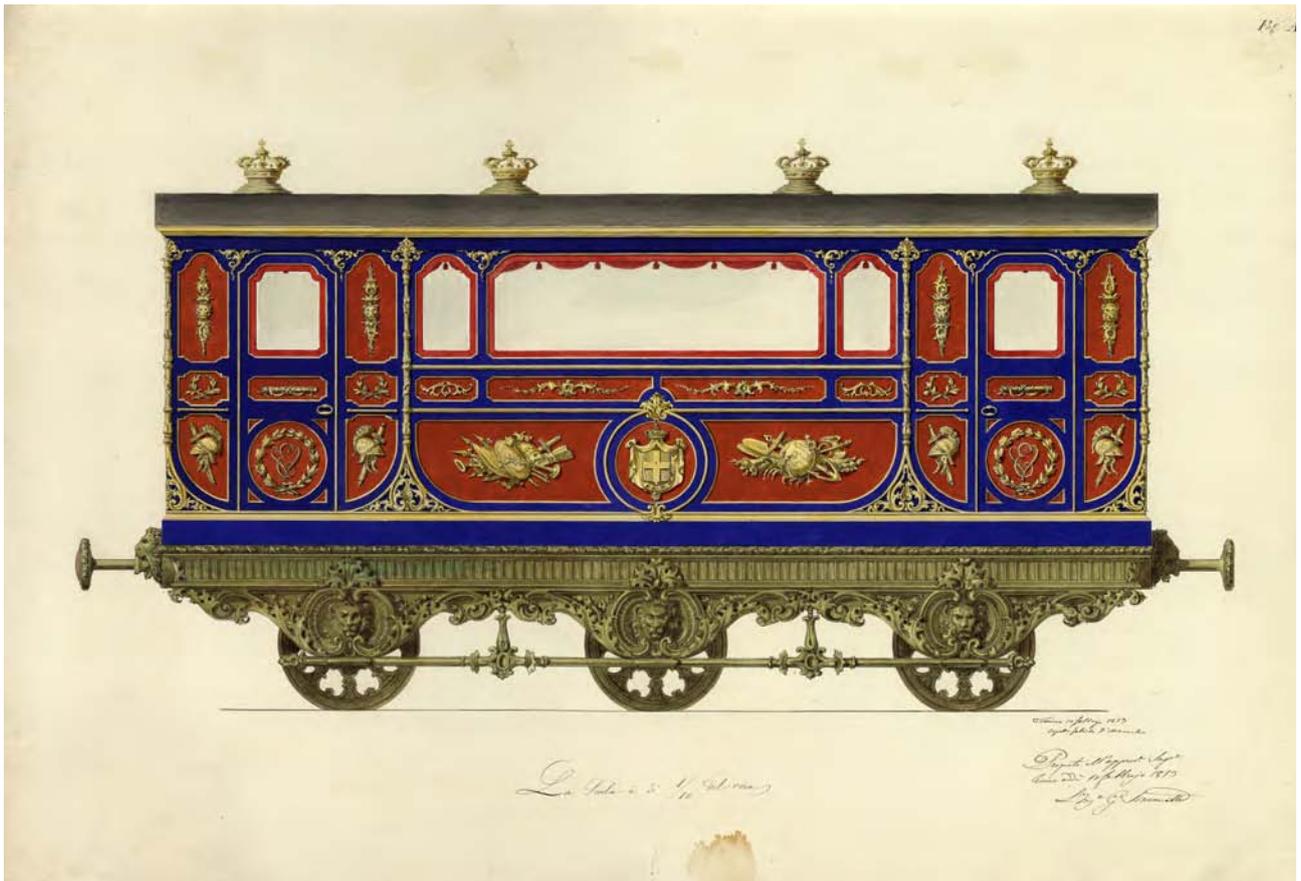
⁶⁴ **Giovanni Giolitti** (Mondovì, 27 ottobre 1842 – Cavour (TO), 17 luglio 1928) più volte presidente del Consiglio dei ministri. Nella storia politica dell'Italia unita, la sua permanenza a capo del governo fu una delle più lunghe. Il periodo storico durante il quale esercitò la sua guida politica sull'Italia è oggi definito età giolittiana. Sebbene la sua azione di governo sia stata oggetto di critica da parte di alcuni suoi contemporanei, come per esempio Gaetano Salvemini, Giolitti fu uno dei politici liberali più efficacemente impegnati nell'estensione della base democratica del giovane Stato unitario, e nella modernizzazione economica, industriale e politico-culturale della società italiana a cavallo fra Ottocento e Novecento. Dopo un iniziale voto di fiducia, nel 1922, al nuovo governo fascista, dal 1924 si tenne all'opposizione di Benito Mussolini.

⁶⁵ **Alessandro Fortis** (Forlì, 15 settembre 1841 – Roma, 4 dicembre 1909) Presidente del Consiglio dal 28 marzo 1905 all'8 febbraio 1906.

azionista, lo Stato, e poi, con la divisione amministrativa tra il gestore della rete e il gestore del servizio. Si formano la Divisione Infrastruttura e le tre Divisioni Passeggeri, Trasporto Regionale e Cargo che, successivamente, diventano RFI per l'infrastruttura e Trenitalia per le attività di Trasporto.

Nascono così le odierne Ferrovie dello Stato Italiane che muovono circa 8.000 treni al giorno, per un totale di 600 milioni di viaggiatori e 50 milioni di tonnellate di merci trasportate all'anno, su una rete lunga 16.701 chilometri. Se i servizi del trasporto locale permangono di competenza esclusiva delle regioni, che li possono affidare in concessione a diverse *imprese ferroviarie*, è sull'Alta Velocità che le Ferrovie dello Stato Italiane affrontano la vera sfida imposta dal libero mercato. Sfida già iniziata sui mille chilometri dell'asse AV/AC Torino/ Milano-Salerno che, collegando i principali centri del Paese con tempi di viaggio concorrenziali rispetto all'aereo e all'auto, vede società concorrenti disputarsi il primato della velocità. I moderni convogli, infatti, sfrecciano da Torino/Milano verso Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Salerno ad una velocità di 300 km/ h e già si parla di *freccie* con punte record di 400 chilometri all'ora. Le future sfide si giocheranno sulle grandi tratte internazionali: da Lisbona a Kiev, da Berlino alla Sicilia, da Genova a Rotterdam. Resta da definire il destino delle linee ferroviarie fuori dal circuito dell'Alta Velocità compresa la nostra adriatica.

Ma questa è un'altra storia ancora tutta da scrivere.



Acquerelli originali delle prime carrozze reali. Il convoglio fu realizzato dalle officine Gabriele Capello detto il "Moncalvo" nel 1853. Lo stesso arrivò a Pescara nel 1863. Per gentile concessione dell'Archivio di Stato di Torino.

COMUNE DI ANCONA



CITTADINI!

Solennemente s' inaugura il 10 del corrente mese l' apertura della Ferrovia coll' Augusto Intervento del magnanimo nostro **RE VITTORIO EMANUELE II**, che giungerà fra noi alle 5 ore pomeridiane.

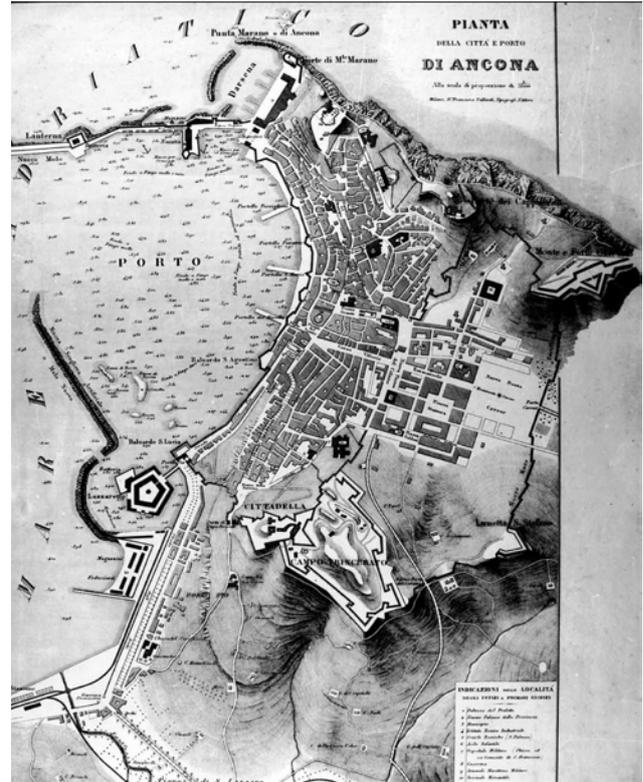
Il Suo nome, la Sua Presenza, che pel popolo d' Italia furono, e sono ovunque annunziatori di libertà, di atti valorosi, di civile progresso, bastano a provare che l' avvenimento, il quale sotto i suoi auspicj si compie, è di alta importanza; - è il suggello della nostra morale affrancazione, - e il principio della nostra risorgente prosperità commerciale.

Noi esultiamo di entrare alline in più stretto consorzio, anche per via di terra, con le più industri e gloriose città d' Italia, e d' Europa; e di aver conseguito in brev' ora per opera del Nazionale Governo, quel che per lunghi anni ne fu prima negato, indi ritardato; - e mentre ci sentiamo compresi verso Esso della più viva riconoscenza, manifestiamone gioiosi i fervidi sensi a LUI, da cui tanti beni ci derivano, e che di Sua presenza ne fa nuovamente lieti e superbi,

al Re d' Italia

Dal Palazzo Municipale il di 8 Novembre 1861.

MICHELE COSTE FIZIOLI Sindaco
FRANCESCO MATTEUCCI
GIOVANNI BONOMI
GIACOMO COSTE BONANNI
CARLO RICOTTI
NICCOLA COSTE FANELLI



Dipinto che raffigura la prima stazione di Ancona 1861.
Opuscolo DLF Ancona 1861-2011.

Pianta della città di Ancona nel 1870.
Opuscolo DLF Ancona 1861-2011.



Veduta della Città e del Porto di Ancona. Olio su tela. Pinacoteca Comunale "Francesco Podesti".
Opuscolo DLF Ancona 1861-2011.



Linee ferroviarie alla proclamazione del Regno d'Italia - 1861. It.wikipedia.org/wiki/ferrovie.



Linee ferroviarie nel 1870. It.wikipedia.org/wiki/ferrovie.



Linee ferroviarie nel 1906. It.wikipedia.org/wiki/ferrovie.



Linee ferroviarie in esercizio - anno 2013. It.wikipedia.org/wiki/ferrovie.



Cartina della penisola italiana nel 1848.



Cartina della penisola italiana nel 1859.



Cartina del neo Stato Italiano nel 1861.



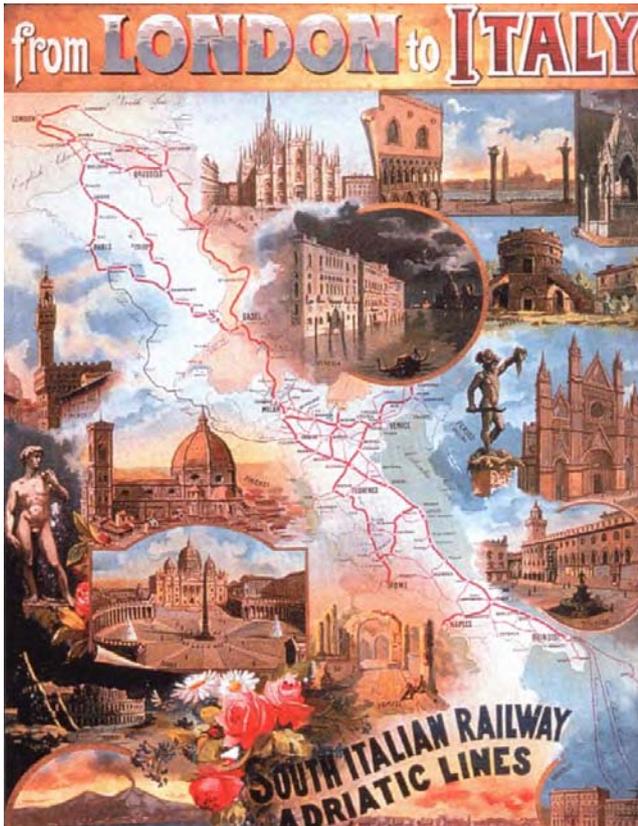
Cartina dell'Italia nel 1870.



Piazzale antistante la stazione di Ancona nel 1861. *Opuscolo DLF Ancona 1861-2011.*



Dipinto che rappresenta la visita ad Ancona di Vittorio Emanuele II nel 1860. - *Opuscolo DLF Ancona 1861-2011.*



Manifesto promozionale del Peninsular Express.
Archivio Claudio Petrazzini.

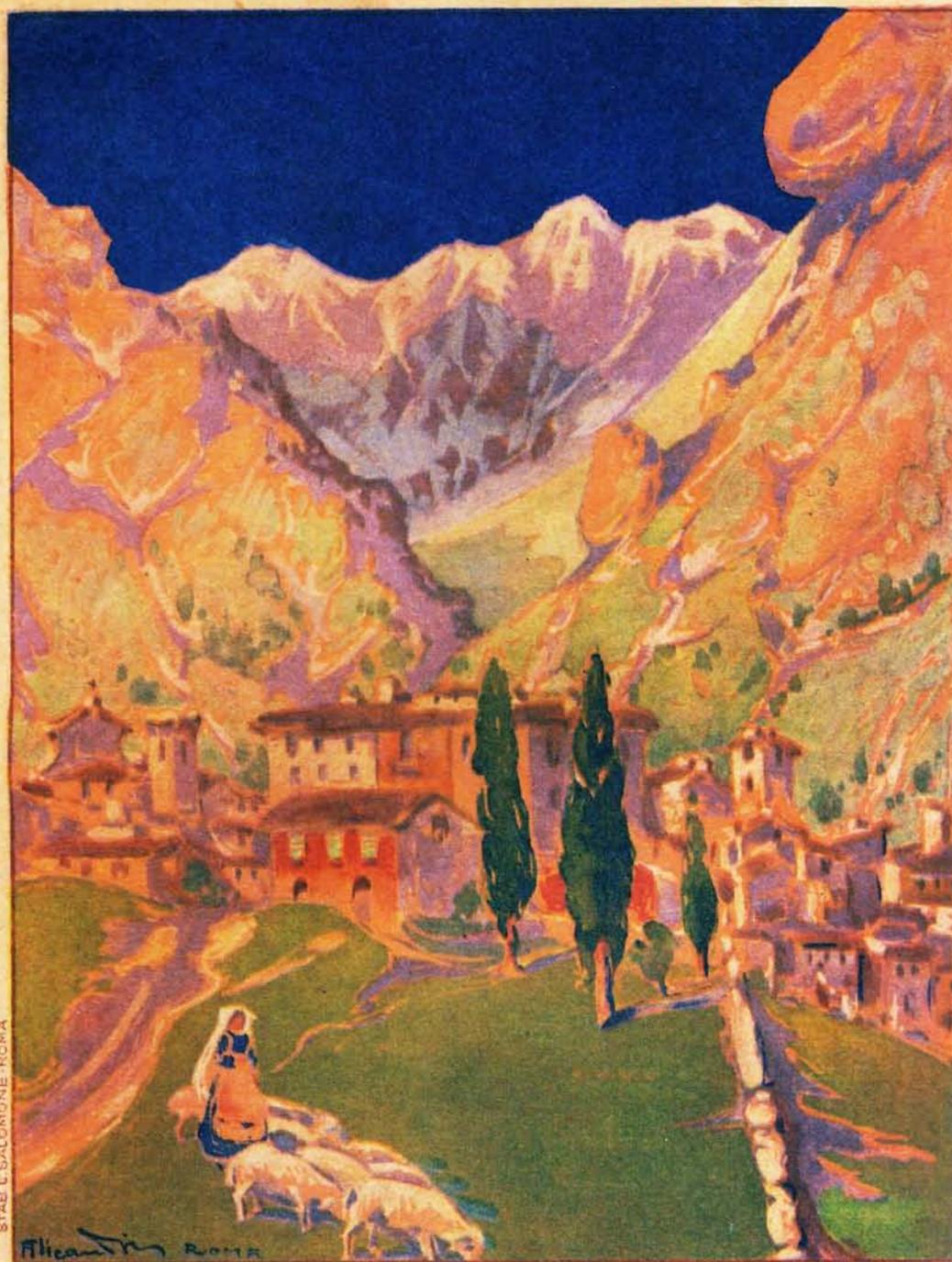


Quadro orari partenza da Parigi Peninsular Express 1890.
www.christies.com



Manifesto itinerario della valigia delle indie. Collezione Boetticher, Monaco di Baviera.

ENTE NAZIONALE INDVSTRIE TVRISTICHE
FERROVIE DELLO STATO



STAB. L. SALOMONE - ROMA

L'ABRUZZO

Manifesto pubblicitario illustrato da Vincenzo Alicandri, anni '20.

Piero Muscolino

La ferrovia Ancona - Pescara: un'arteria di fondamentale importanza

Già la sua attivazione il 13 maggio 1863 e cioè 150 anni or sono costituì un significato emblematico nell'euforia della recentissima unità d'Italia in quanto, valicando il più che secolare confine del fiume Tronto, penetrava nell'ex Regno delle Due Sicilie unendolo anche fisicamente sulle rotaie al tanto auspicato Regno d'Italia. Ed il successivo prolungamento fino a Foggia (25 aprile 1864), Bari (26 febbraio 1865), Brindisi (29 aprile 1865), Lecce (15 gennaio 1866) e così via, consentì con l'apertura del canale di Suez (17 novembre 1869) di istradare in territorio italiano fino a Brindisi l'importantissimo treno internazionale "Peninsular Express" proveniente da Londra, composto da carrozze letti, ristoranti, bagagliai (e una di prima classe nel tratto italiano), che oltre ai viaggiatori trasportava la cosiddetta Valigia delle Indie (pacchi, plichi, corrispondenza, documenti, etc.) da imbarcare sul piroscampo in coincidenza per Bombay. Questo treno ben organizzato e veloce per i tempi (Londra - Brindisi 45 ore) effettuato fino all'orario estivo del 1914 fu molto apprezzato dal governo inglese con viva soddisfazione delle ferrovie italiane giungendo tali apprezzamenti dal paese allora all'avanguardia in questo campo.

Comunque la linea adriatica è sempre stata interessata da treni internazionali per i collegamenti ferro-marittimi con i paesi balcanici e la Grecia fra i quali è da ricordare il treno "Parthenon" Parigi - Brindisi in circolazione fino ai primi anni Novanta del secolo scorso, ed i numerosi treni balneari come l'Adria Express da Vienna, e vari altri da Belgio, Germania, Svizzera. Altrettanto per le merci con i lunghi treni di carri refrigeranti carichi di derrate provenienti anche dalla rete delle Ferrovie del Sud Est, e diretti al Nord e soprattutto all'estero.

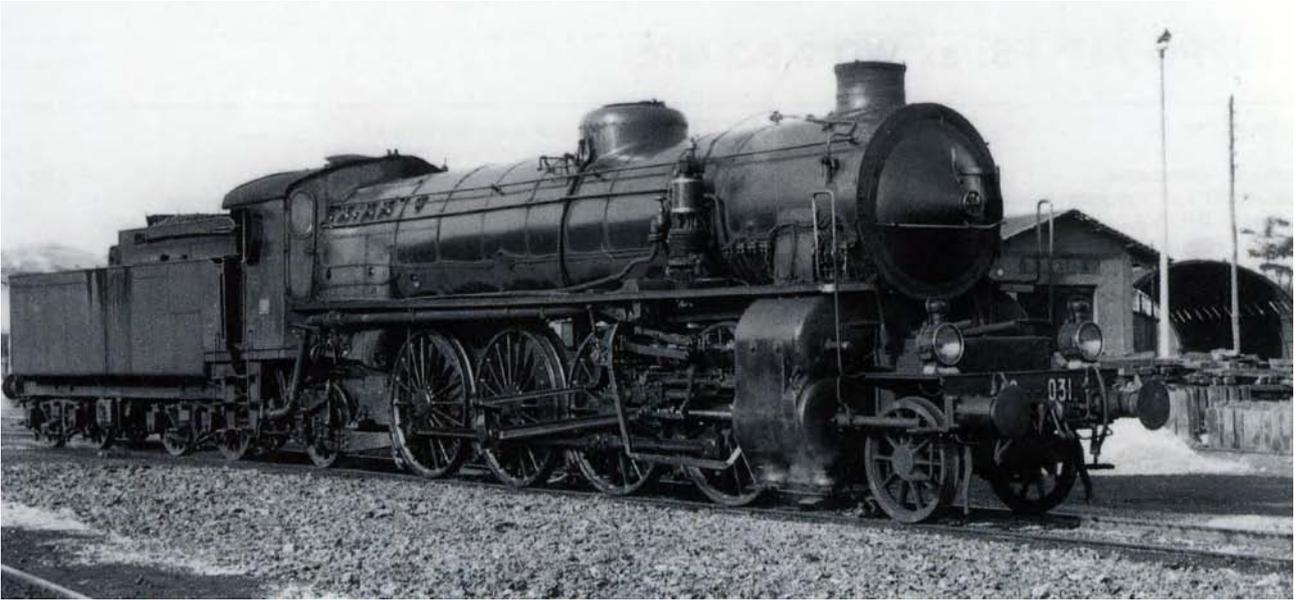
Nella mia vita di lavoro nelle FS ho avuto tante occasioni di recarmi sulla Ancona - Pescara sia per riunioni e sopralluoghi tecnici dalla Direzione Generale dove sono stato 30 anni, sia quando, nell'autunno 1985, ho diretto l'Ufficio Movimento del Compartimento di Ancona. Ma il ricordo più bello e più caro è quello di quando, ventenne, la percorsi per la prima volta il 3 agosto 1958 in un viaggio da Falconara (dove ero ospite di un carissimo amico) a Vittoria (dove era nato mio padre) nel sud della Sicilia, effettuato via Ancona - Bari - Taranto - Reggio Calabria allo scopo di attraversare posti nuovi e soprattutto (da sempre sono appassionato ai treni) di percorrere lunghi tratti con trazione a vapore a cominciare dalla Ancona - Pescara dove operavano le poderose locomotive gruppo 746 che mi interessavano particolarmente.

Sono queste infatti le ultime locomotive a vapore progettate dalle FS nel 1919 e messe in servizio dal 1923 per la trazione dei treni viaggiatori pesanti su linee mediamente accidentate come la Roma - Firenze di 316 km con frequenti saliscendi al 10 per mille dove effettuavano i direttissimi in 4 ore e 10 minuti. A vapore surriscaldato e doppia espansione poi trasformata a semplice in due unità delle totali 60 di cui 10 con distributori Caprotti, montavano il rodiggio 1-4-1 con carrello italiano, raggiungevano i 100 km/ora, offrivano una potenza di 1750 CV a 75 km/ora e con le ruote motrici di diametro 1880 mm producevano uno sforzo di trazione massimo di 14 tonnellate.

Come era prevedibile si rivelarono molto adatte per la Ancona - Pescara che presentava la pendenza massima del 14,6 per mille fra Ancona e Varano, indi non superiore al 6 per mille, raggi di curva minimi di 1000 metri con limitatissime eccezioni di 300 e 500 metri in uscita da Ancona, e di 600 e 700 metri agli imbocchi dei ponti sul Tordino e sul Vomano. Nata a semplice binario è oggi da tempo completamente raddoppiata e nel tratto Ancona - Varano il nuovo binario attivato nel 1969 destinato ai treni dispari (nord-sud) è stato realizzato in sede discosta con pendenza massima del 9,7 per mille lasciando il preesistente con pendenza più elevata ai treni pari (sud-nord) che lo percorrono in discesa.

Il 16 maggio 1959 si attiva la trazione elettrica a 3000 Volt corrente continua da Varano a Pescara che si salda ai tratti già elettrificati Ancona - Varano nel 1938 con l'elettrificazione della Milano - Ancona ed a Pescara con la Pescara - Bari del 1957, e sono molto lieto di essere riuscito a provare la 746 in azione che mi ha lasciato un ricordo indelebile e tuttora nitidissimo. A parte la lentezza nell'avviamento da Ancona dovuta al peso del treno ad alla pendenza pure in galleria, nel resto del viaggio, non ostante qualche rallentamento, la velocità si mantenne a lungo elevata e del tutto paragonabile a quella ottenuta con la trazione elettrica, come volevo per l'appunto verificare.

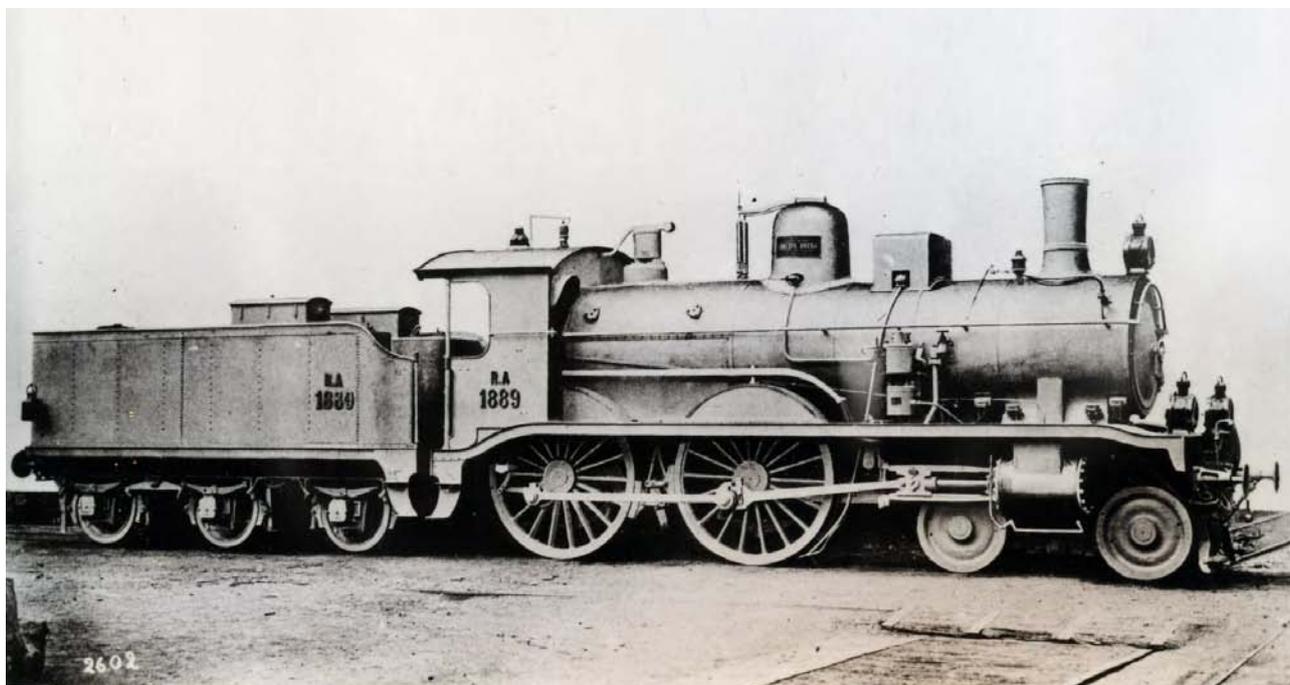
Così quando il carissimo dott. Renzo Gallerati e gli amici dell'ACAF di Montesilvano mi hanno invitato ad essere presente in questo festoso centocinquantesimo dell'Ancona - Pescara anche sul libro rievocativo, ho accettato con vivo piacere scrivendo queste poche righe e presentando le immagini ferroviarie ritenute inedite o poco note che mi ritrovo.



La poderosa locomotiva FS gruppo 746. Foto FS.



Linea adriatica: la stazione di Fano intorno al 1910. Locomotiva FS 5409, poi 540.009. Foto Eusebi, Fano.



Materiale del Peninsular Express (qui definito pure and Oriental): locomotiva Rete Adriatica 1889 poi 552.025 FS e carrozza ristorante CIWL a carrelli n° 350 D. Collezione Muscolino.

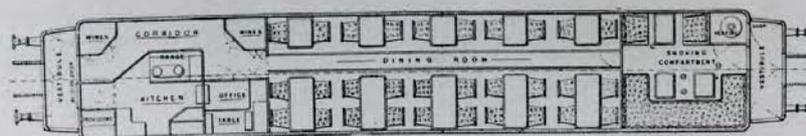


Fig. 812. — Peninsular and oriental express; wagon-restaurant, plan.

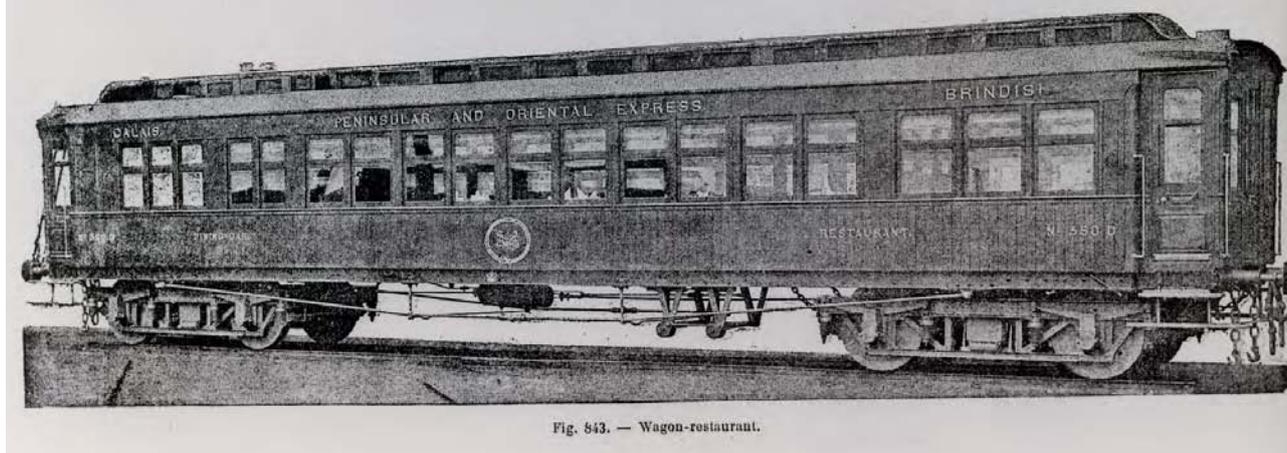


Fig. 843. — Wagon-restaurant.



La stazione di Senigallia negli anni Trenta del Novecento. Locomotiva FS 640.165. Da cartolina.



....ed il 28 aprile 2007 con treno spinto. Foto Muscolino.



Stazione di Falconara Marittima 12 ottobre 1991. Esposizione di materiale rotabile. Foto Muscolino.



Deposito di Ancona 6 febbraio 1996. Locomotiva FS 740.296. Foto Muscolino.



Stazione di Ancona Marittima 15 aprile 1994: la rarissima carrozza-bagagliaio a tre assi FS BDly 67411 già destinata alla demolizione, salvata dalla benemerita Associazione Amici della Trazione a Vapore Italia di Ancona, attualmente a Pistoia. Foto Muscolino.



Elettrificazione della Ancona - Pescara 16 maggio 1959: il treno inaugurale trainato dal locomotore E 428.197 ad Ancona e a Pescara Centrale. Collezione Muscolino.



Ancona 2 novembre 2002: l'antico binario unico in uscita verso Pescara oggi binario pari (arrivo da Pescara)...



...e la confluenza presso Varano dei due binari del raddoppio in sedi distinte: a sinistra il binario per Pescara, a destra quello di arrivo da Pescara. Foto Muscolino.



La stazione impresenziata di Varano il 2 novembre 2002. Foto Muscolino.



La stazione di Osimo circa alle ore 16 del 14 agosto 2008 col treno Fabriano - Ancona via Macerata. Foto Muscolino.





Stazione di Loreto nel maggio 1987: vedute del piazzale lato città, di quello lato binari e dell'elegante biglietteria. Collezione Muscolino.



La stazione di Porto San Giorgio Fermo in data imprecisata. Si nota il frontale di un rimorchio pilota del gruppo Le 640. Foto FS.



La stazione di San Benedetto del Tronto con treno speciale trainato dalla locomotiva 740.296. Foto DLF Falconara e ATV - Italia.



Superba immagine della poderosa locomotiva FS gruppo 746 che negli anni Cinquanta trainò i pesanti direttissimi sulla Ancona - Pescara: una illustrazione tratta dal libro "ecco I TRENI" di Epe Ramazzotti, edizioni Garzanti 1945.



La stazione di Pineto Atri il 24 settembre 1985. Foto Muscolino.



Le stazioni di Pescara Centrale e Pescara Porta Nuova nell'aprile 1981. Foto Muscolino.



Presso lo scalo merci di Pescara Porta Nuova nell'aprile 1981. Foto Muscolino.



Locomotore FS E 428.171 a Pescara Centrale il 12 settembre 1983 ore 14. Foto Squarzanti.



Pescara Porta Nuova 31 ottobre 1995: locomotiva FS 625.308 con distributore Caprotti, oggi a Pistoia per una possibile rimessa in funzione. Foto Muscolino.



Pescara Centrale 23 febbraio 2006: la locomotiva-monumento 740.351 presso l'antico fabbricato della stazione ed il restauro, generosamente curato dalla Fondazione Pescarabruzzo, dei serbatoi dell'acqua oggi inaugurati testimoniano che la moderna superba stazione non annulla l'interesse della città verso la ultracentenaria storia del treno. Foto Muscolino.





Stazione di Ortona alla fine degli anni Cinquanta: non ostante la recente elettrificazione alcuni treni merci sono ancora trainati a vapore. Qui la locomotiva è la 736.119 costruita negli Stati Uniti, lasciata con molte altre dall'esercito USA. Foto FS.



Stazione di Termoli 15 marzo 2003: un'accoppiata di locomotori FS E 656 + E 645 dall'inconsueta livrea marrone uniforme. Foto Muscolino.



La ferrovia Ancona - Pescara allora a semplice binario e non elettrificata lambisce la Torre di Cerrano tra Pineto e Silvi Marina. Da cartolina spedita il 4 agosto 1958.