



Dipartimento di Scienze Economiche, Matematiche e Statistiche

Università degli Studi di Foggia

**Sviluppo locale e infrastrutture del territorio:
origini del sistema ferroviario in Capitanata**

Mariano Tosques

Quaderno n. 2/2007

“Esemplare fuori commercio per il deposito legale agli effetti della legge 15 aprile 2004 n. 106”

Quaderno riprodotto al
Dipartimento di Scienze Economiche, Matematiche e Statistiche
nel mese di gennaio 2007 e
depositato ai sensi di legge

Authors only are responsible for the content of this preprint.

Dipartimento di Scienze Economiche, Matematiche e Statistiche, Largo Papa Giovanni Paolo II, 1,
71100 Foggia (Italy), Phone +39 0881-75.37.30, Fax +39 0881-77.56.16

Sviluppo locale e infrastrutturazione del territorio: origini del sistema ferroviario in Capitanata

Dott. Mariano Tosques

INDICE

Introduzione pag. 3

Capitolo 1

La realizzazione di una rete di trasporti in Italia dall'unificazione

1.1 La fine del primato dei trasporti marittimi pag. 5
1.2 L'era delle ferrovie in Italia pag. 9

Capitolo 2

La realizzazione della rete di trasporto in Capitanata

2.1 Alle origini della realizzazione di una rete di trasporti ferroviari in Capitanata pag. 15
2.2 Come si disegnano sul territorio le prime tratte
 2.2.1 Diretrice Adriatica pag. 19
 2.2.2 Transappenninica Foggia – Napoli pag. 21
 2.2.3 Linee complementari pag. 24
2.3 Foggia snodo ferroviario del mezzogiorno pag. 27
2.4 Problemi di interessi ed opportunità pag. 30

Conclusioni pag. 35

Bibliografia pag. 37

INTRODUZIONE

Uno studio sulle origini e sulle vicende delle ferrovie italiane assume un significato che va al di là della storia di questa importantissima infrastruttura, che ha caratterizzato l'economia dei maggiori paesi europei nella seconda parte del XIX secolo. Il ruolo che le ferrovie hanno avuto in Italia in nessun modo può essere paragonato con quello avuto in altri paesi. La coincidenza dell'unificazione con la realizzazione sul territorio nazionale delle maggiori direttrici ferroviarie non si esaurisce in una semplice questione temporale, ma va vista in un'ottica politica: le ferrovie furono lo strumento indispensabile per unire gli stati preunitari e le loro rispettive popolazioni.

Il significato politico delle prime realizzazioni ferroviarie, che emerse con tutta la sua forza in occasione della realizzazione della Direttrice adriatica, fu quindi una caratteristica italiana, a differenza di ciò che avvenne in altri paesi europei, come Francia e Regno Unito, dove le ferrovie si affermarono soprattutto come importante fattore economico¹.

Il principale artefice del sistema ferroviario italiano fu Camillo Benso, conte di Cavour. In un suo viaggio in Inghilterra egli rimase colpito dall'industria nelle sue varie forme ed in particolare dalle "strade ferrate". Così scriveva al Naville, il banchiere ginevrino che contribuì al finanziamento di una compagnia

¹ F. Mercurio, *Le ferrovie e il Mezzogiorno: i vincoli "moralì" e le gerarchie territoriali (1839-1905)*, in "Meridiana" rivista di storia e scienze sociali, n. 19, 1994, p. 158;

per la costruzione della ferrovia Torino – Alessandria: “*Ciò che ho visto (le strade ferrate) mi ha fatto desiderare più che mai di vederle impiantate sul continente. In Inghilterra le distanze non esistono più. La posta parte da Londra due volte al giorno in quasi tutte le direzioni. Adesso ci vogliono parecchie vetture per trasportare la posta, qualche anno fa ne bastava una*”².

Per un convinto sostenitore della necessità del libero scambio, quale era Cavour, le “strade ferrate” rappresentavano quindi un potente mezzo per il trasporto di merci e persone oltre che strumento di unificazione dell’Italia. Egli delineò il sistema ferroviario italiano nelle sue direttrici principali da nord a sud, oltre alle linee trasversali che voleva “fasciassero” l’Italia. Sotto questo aspetto Cavour sottolineò l’opportunità che fra queste trasversali ve ne fosse una che da Napoli giungesse fino al mare Adriatico. Il punto di collegamento fra la linea proveniente da Napoli e quella proveniente da Ancona non era stato ancora individuato³, ma si trattava chiaramente del centro della Capitanata e del suo capoluogo, che nell’arco di alcuni decenni sarebbe diventato il più importante nodo ferroviario dell’Italia meridionale.

² I. De Feo, *Cavour: L'uomo e l'opera*, Mondadori, Milano, 1969, p. 164;

³ C. B. Cavour, *Des chemins de fer en Italie*, ristampa in *Nuova collana di economisti italiani e stranieri*, volume II, UTET, Torino, 1933, p. 204 (testo in francese);

Capitolo 1

La realizzazione di una rete di trasporti in Italia dall'unificazione

1.1 La fine del primato dei trasporti marittimi (vie d'acqua)

Le vie di comunicazione hanno sempre rappresentato un elemento di grande importanza per lo sviluppo economico e sociale di un territorio. Prima dell'avvento delle ferrovie, le vie d'acqua, intese non soltanto come trasporti via mare ma anche attraverso fiumi navigabili e canali artificiali, rappresentavano la via di comunicazione prevalente ed erano la condizione necessaria per lo sviluppo delle regioni interne delle nazioni. In Europa la Gran Bretagna, con la sua fitta rete di canali navigabili, è stato l'esempio più importante di come i trasporti costituissero un elemento decisivo per lo sviluppo economico. All'inizio del XIX secolo, le imbarcazioni utilizzate per questo scopo rappresentavano circa il 75 % dell'intera flotta britannica e il trasporto fluviale aveva un costo minore rispetto a quello stradale⁴.

Anche in Italia, prima dello sviluppo delle ferrovie, il trasporto per vie d'acqua rappresentò la via di comunicazione più importante, anche se la rete era distribuita in modo disomogeneo dal punto di vista territoriale. Il trasporto fluviale, infatti, si sviluppò soprattutto nelle zone settentrionali e soltanto in

⁴ S. Maggi, *Politica ed economia dei trasporti (secoli XIX-XX)*, il Mulino, Bologna, 2001, p. 170;

misura marginale a sud, dove le difficoltà di comunicazioni interne venivano spesso superate dal trasporto via mare lungo le coste. Si trattava di navigazione di cabotaggio⁵, soprattutto nel Regno di Napoli, dove la difficoltà di attraversamento dell'Appennino rendeva conveniente il trasporto via mare non solo delle merci pesanti⁶, ma anche delle persone⁷.

La dimensione mediterranea della marina mercantile italiana rese particolarmente forte l'impatto che la nascita e lo sviluppo delle ferrovie in Italia ebbero sul trasporto via mare⁸. La realizzazione delle linee ferroviarie litoranee, prima fra tutte la Direttrice adriatica, penalizzò considerevolmente la navigazione di cabotaggio. La realizzazione delle transappenniniche, inoltre, rese il trasporto su rotaia di merci e persone molto più conveniente rispetto alle lunghe navigazioni attraverso lo stretto di Messina ed il mar Ionio.

La legislazione in quegli anni si limitò a prendere atto della crescente importanza assunta dal trasporto ferroviario rispetto a quello marittimo, ad esempio, la legge n° 3.880 del 15 giugno 1877 limitò il numero delle linee di navigazione litoranee proprio per la loro ormai scarsa utilità.

⁵ Prima dell'unificazione dell'Italia il cabotaggio tra i vari porti italiani era giuridicamente navigazione internazionale data la suddivisione della penisola in diversi stati. Questo costringeva la marina italiana a subire la forte concorrenza straniera, soprattutto francese ed inglese, senza obbligo di reciprocità. Questo impediva l'accumulazione di capitale necessaria per la costituzione di flotte adatte alla navigazione oceanica. M. Di Gianfrancesco, *La rivoluzione dei trasporti in Italia nell'età risorgimentale*, L. U. Japadre, L'Aquila, 1979, p. 233;

⁶ Come, ad esempio, il trasporto di grano da Ancona a Civitavecchia, o il trasporto di diversi prodotti agricoli dalla Capitanata e più in generale dalla Puglia a Napoli.

⁷ S. Maggi, *Politica ed economia dei trasporti (secoli XIX-XX)*, cit., p. 149, e R. De Cesare, *La fine di un regno*, Longanesi e C., Milano, 1969, p. 627;

⁸ La dimensione "mediterranea" della marina mercantile italiana era dovuta anche alla esistenza, fino ai primi decenni del XIX secolo, del "patto coloniale" integrato con il sistema dei "privilegi di bandiera". In base a questo sistema nessun prodotto proveniente dall'America, dall'Asia o dall'Africa poteva essere importato in Inghilterra, Francia, Olanda, Spagna e Portogallo su navi di paesi terzi. Quindi le flotte italiane potevano prelevare i prodotti coloniali dai porti del mediterraneo mentre veniva ridimensionata l'attività di intermediazione e trasporto da e per paesi terzi. M. Di Gianfrancesco, *La rivoluzione dei trasporti in Italia nell'età risorgimentale*, cit., pp. 145 e seg.;

La vera rivoluzione provocata dalla realizzazione delle ferrovie si ebbe, però, nei trasporti interni per vie d'acqua. In Italia i fiumi navigabili erano stati utilizzati per trasporto soprattutto nel centro-nord e soltanto in misura marginale nel meridione. Tale rete di canali, i navigli, raggiungeva circa 700 chilometri di lunghezza già alla fine del XVIII secolo.

Nell'Italia settentrionale, prima della realizzazione delle ferrovie, la rete idroviaria padana rappresentava il sistema di trasporto più economico, e per le merci povere l'unico mezzo di collegamento tra le città venete e quelle lombarde. Il trasporto ferroviario, però, rese tecnicamente ed economicamente superati i canali e, anche se i costi di esercizio dell'epoca si eguagliavano, le ferrovie erano preferite per la maggiore velocità soprattutto nel caso del trasporto di persone. Con la realizzazione della linea Milano – Venezia diminuì notevolmente la navigazione sul Po e soprattutto sull'Adige, dove il traffico si ridusse al trasporto di poche merci pesanti come il materiale da costruzione.

Nell'Italia centrale la navigazione fluviale riguardava soprattutto l'Arno ed il Tevere, su quest'ultimo il traffico fu particolarmente intenso fino all'unificazione e riguardava prevalentemente il trasporto di derrate che giungevano ai porti fluviali della città di Roma, Ripagrande e Ripetta, da Civitavecchia e da Anzio. Anche in questo caso, però, l'arrivo delle ferrovie rivoluzionò i precedenti sistemi di trasporto. Il 24 aprile 1859, l'apertura della linea ferroviaria Roma – Civitavecchia, osteggiata dai proprietari dei bastimenti che effettuavano il trasporto fra i due centri, segnò l'inizio del declino della

navigazione sul Tevere. All'apertura della Roma – Civitavecchia si aggiunse quella per Anzio e la navigazione sul Tevere continuò a diminuire fino a cessare completamente all'inizio del XX secolo.

Nell'Italia meridionale, dato il carattere torrentizio dei pochi corsi d'acqua esistenti, la navigazione interna era limitata ad alcuni tratti del Garigliano e del Volturno⁹. Il processo che portò al declino della navigazione interna a favore delle ferrovie fu un processo inevitabile. La maggiore velocità del trasporto su rotaia e i suoi minori costi furono gli elementi determinanti¹⁰. A questo si deve aggiungere anche la sovrapposizione dei percorsi, lungo le stesse importanti direttrici di traffico, che vedevano spesso accomunati accanto alle strade ed i canali, anche le linee ferroviarie. Si cercarono, infine, misure che potessero permettere la sopravvivenza della navigazione interna, come l'unificazione della gestione dei due sistemi di trasporto, dove questo era possibile, ma questo non servì ad evitare il declino e la sostanziale scomparsa della navigazione interna¹¹.

⁹ A. Giuntini, *Nascita, sviluppo e tracollo della rete infrastrutturale*, in *Storia d'Italia, annali 15, L'industria*, Einaudi, Torino, 1999, pag. 565;

¹⁰ I tempi del trasporto su rotaia erano conteggiati in ore rispetto ai giorni del trasporto fluviale. Nel 1886 il costo del trasporto via acqua era valutato in media in £ 0,092 per tonn/km rispetto a £ 0,07 del trasporto su rotaia, questo anche a causa della politica tariffaria delle compagnie ferroviarie. Di Gianfrancesco, *La rivoluzione dei trasporti in Italia nell'età risorgimentale*, cit., p. 97;

¹¹ Legge 14 maggio 1865.

1.2 L'era delle ferrovie in Italia

Al momento dell'Unificazione l'agricoltura era il settore prevalente dell'economia nazionale e ancora non si era formata una vera e propria base industriale¹². Erano tuttavia presenti unità produttive che, sebbene organizzate secondo il sistema di fabbrica, utilizzavano forza lavoro stagionale impiegata anche in agricoltura¹³.

L'arretratezza economica, la carenza infrastrutturale e, soprattutto, l'enorme divario fra Nord e Sud erano i problemi più gravi da affrontare e la confusione dei numerosi provvedimenti legislativi non ne facilitarono la soluzione. Ad esempio, l'unificazione doganale fu attuata secondo una filosofia liberoscambista ed in modo istantaneo, senza la necessaria gradualità, creando difficoltà soprattutto alle province meridionali. Allo stesso modo l'unificazione finanziaria, attraverso l'aggregazione del debito pubblico dei diversi stati preunitari, penalizzò soprattutto l'ex Regno delle Due Sicilie, il cui debito per abitante era meno della metà di quello dell'ex Regno di Sardegna. L'unificazione tributaria, infine, non poteva non avere ripercussioni negative al sud dove, a fronte di una limitata spesa pubblica, il prelievo fiscale si era mantenuto a livelli piuttosto bassi.

¹² L. Cafagna, *La formazione di una "base industriale" fra il 1896 e il 1914*, in A. Caracciolo (a cura di), *La formazione dell'Italia industriale*, Laterza, Bari, 1963, p.137;

¹³ G. Toniolo, *Storia economica dell'Italia liberale 1850-1918*, il Mulino, Bologna, 1988, p.17; V. Castronovo, *L'industria italiana dall'800 ad oggi*, Mondadori, Milano, 1980, pp. 25 - 26;

L'enorme quantità di investimenti posti in essere per la realizzazione delle ferrovie trovarono, quindi, un paese impreparato e, soprattutto, incapace di cogliere l'occasione storica per il proprio sviluppo economico, a differenza di altri paesi europei, dove le costruzioni ferroviarie avevano rappresentato una spinta importante per l'industria siderurgica e meccanica.

Durante i primi decenni postunitari, gran parte del materiale ferroviario utilizzato in Italia era importato dall'estero, così come più dell'80% delle locomotive¹⁴, provenienti soprattutto dall'Inghilterra e dal Belgio¹⁵. Si riscontrò, invece, una certa vitalità nel settore delle costruzioni di carri merci e carrozze, per le quali risultò agevole convertire le produzioni di carri e diligence in legno.

Risalta, in questa fase, l'enorme facilità con la quale il settore ferroviario riuscì ad attirare capitali, rispetto ai restanti settori¹⁶. Alla base di questo grande afflusso di denaro non vi era soltanto quella sorta di "febbre" di cui parlano le cronache del tempo, per la quale si assegnava una fiducia quasi incondizionata a quel tipo di investimento. La forza di attrazione dei capitali, risiedeva soprattutto nelle garanzie che lo Stato dava ai privati, concessionari della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie, ai quali era assicurato un rendimento minimo, o, in alternativa, un reddito minimo per chilometro di linea esercitata¹⁷.

¹⁴ Nel periodo tra il 1861 ed il 1874, su 804 locomotive messe in servizio dalle tre principali compagnie ferroviarie, solo 110 erano di fabbricazione nazionale. G. Toniolo, *Storia economica dell'Italia liberale 1850-1918*, cit., p.111;

¹⁵ V. Castronovo, *L'industria italiana dall'800 ad oggi*, cit., p. 29;

¹⁶ A. Gerschenkron, R. Romeo, *Consensi, dissensi, ipotesi: dibattito*, in A. Caracciolo (a cura di), *La formazione dell'Italia industriale*, Laterza, Bari, 1963, pp. 76 – 77;

¹⁷ A. Giuntini, *Nascita, sviluppo e tracollo della rete infrastrutturale*, cit., p. 558;

La spesa pubblica per gli investimenti ferroviari¹⁸ cominciò ad influenzare lo sviluppo del settore industriale nazionale, in particolar modo della meccanica industriale, a partire dagli anni ottanta dell'ottocento quando si assisté ad una vigorosa crescita degli investimenti, provocata da un aumento della liquidità in circolazione, conseguenza del ritorno alla convertibilità aurea della lira nel 1883¹⁹.

Nacquero in quegli anni grandi industrie come le acciaierie di Terni, il più grande stabilimento siderurgico nazionale, la Franco Tosi, e la Breda, che si distinse per la realizzazione delle locomotive nazionali, che sostituirono gradualmente quelle importate²⁰. L'elemento determinante per lo sviluppo dell'industria risultava sempre, però, il contributo dello Stato che si manifestò in diversi modi, dalle svariate forme di protezionismo²¹, ad interventi diretti, come nel caso delle acciaierie di Terni, fondate su anticipazioni su contratti stipulati con la Marina²².

La fase di espansione dell'industria degli anni ottanta si concluse intorno al 1887, quando ebbe inizio un decennio di depressione che coinvolse tutta l'Europa. Questa fase fu caratterizzata da una riduzione dell'andamento degli

¹⁸ L. Picci, *Le opere pubbliche dall'Unità d'Italia: l'informazione statistica*, in "Rivista di Politica Economica", maggio – giugno 2002;

¹⁹ G. Toniolo, *Storia economica dell'Italia liberale 1850-1918*, cit., p.143;

²⁰ Già nella seconda metà degli anni ottanta le locomotive nazionali coprivano il 40% della domanda totale. Durante il primo decennio del XX secolo tale quota raggiunse l'80% grazie ad aziende come la Breda e l'Ansaldo, capovolgendo, quindi, il rapporto esistente negli anni settanta del XIX secolo. *Ivi*, p.122; V. Castronovo, *L'industria italiana dall'800 ad oggi*, cit., p. 88;

²¹ Nelle convenzioni ferroviarie del 1885 fu previsto l'obbligo, per le imprese costruttrici, di approvvigionamento del materiale ferroviario presso l'industria nazionale fino a quando i prezzi di quest'ultima non avessero superato del 5% i prezzi praticati dalle imprese estere.

²² V. Castronovo, *Storia economica d'Italia (dall'800 ai giorni nostri)*, Piccola biblioteca Einaudi, Einaudi, Torino, 1995, p. 66;

investimenti, della produzione industriale, del reddito nazionale, a cui si aggiunsero gli effetti di una politica di rientro del disavanzo di bilancio, del debito pubblico e del deficit dei pagamenti con l'estero che, all'apice della fase di espansione degli anni ottanta, avevano raggiunto dimensioni rilevanti.

Durante il decennio di depressione economica si assisté ad una riduzione della spesa pubblica, e quindi anche della spesa per gli investimenti ferroviari che, sebbene continuassero a rappresentare più della metà della spesa pubblica per investimenti durante la fase depressiva, subirono una riduzione più veloce, tale da scendere definitivamente al di sotto del 50% a partire dal 1898²³, in coincidenza con l'inizio di un nuovo boom economico che si protrasse fino al primo conflitto mondiale.

La fase di espansione economica mondiale a cui si assisté dall'inizio del nuovo secolo fu caratterizzata da una seconda rivoluzione industriale che ebbe tra i suoi fattori determinanti lo sviluppo della produzione dell'elettricità, della quale venne fatto un uso sempre maggiore nei processi produttivi, e la realizzazione dei nuovi motori a combustione interna. La nuova fase di espansione economica coincise in Italia con l'età giolittiana.

Nei primi 14 anni del XX secolo la produzione nazionale di energia elettrica si moltiplicò di 16 volte, avvicinandosi a quella dei maggiori stati europei²⁴ e stimolando, di conseguenza, il settore del trasporto dell'elettricità, nel quale la Pirelli, con la sua produzione di cavi, divenne uno dei leader mondiali.

²³ L. Picci, *Le opere pubbliche dall'Unità d'Italia: l'informazione statistica*, cit., p. 31;

²⁴ G. Toniolo, *Storia economica dell'Italia liberale 1850-1918*, cit., pp. 171 - 172;

Negli stessi anni, grazie alle possibilità offerte dal motore a combustione interna, nacquero aziende come l'Alfa e, soprattutto, la Fiat e cominciò a svilupparsi quello che sarebbe diventato uno dei settori trainanti dell'intera economia italiana: il settore automobilistico.

L'energia elettrica ed i motori a combustione interna non mancarono di rivoluzionare anche il settore ferroviario. La sostituzione delle locomotive a vapore con quelle diesel ed elettriche risultò vantaggiosa sia per la minore dipendenza dal carbone, sia per la maggiore velocità e potenza, e quindi per i minori tempi di percorrenza, che essa consentiva. Il programma di elettrificazione delle linee ferroviarie, tuttavia, se pur impostato all'inizio del secolo, fu attuato in maniera decisa soltanto durante il ventennio fascista.

L'impatto che la realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria ebbe sull'economia italiana fu, quindi, positivo, anche se si caratterizzò in maniera diversa rispetto agli altri paesi europei dove l'industria manifatturiera fu stimolata sin dall'inizio dalla costruzione della ferrovia. La diversità della situazione italiana, com'è già stato rilevato, generò altre priorità, prima fra tutte quella di consolidare l'unità appena raggiunta, oltre a quella di risolvere il problema dell'assenza di collegamenti terrestri che in alcune zone del paese, in particolar modo al sud, aveva raggiunto livelli drammatici. La costruzione delle ferrovie durante i primi anni postunitari non sortì quindi lo stesso effetto di stimolo per l'industria che aveva avuto negli altri paesi europei ma rivestì

soprattutto un ruolo unificatore, politico, sociale ed economico con la creazione, seppur graduale, di un mercato unico nazionale.

Capitolo 2

La realizzazione della rete di trasporto in Capitanata

2.1 Alle origini della realizzazione di una rete di trasporti ferroviari in Capitanata

L'idea del passaggio attraverso Foggia e la Capitanata fu presa in considerazione per la prima volta nel 1836 quando l'ingegnere francese Joseph Armand Bayard, con una lettera datata 28 gennaio, chiese al re delle Due Sicilie di poter studiare due tracciati, il primo da Napoli a Nocera e Salerno, il secondo una linea transappenninica che congiungesse il porto di Napoli a quello di Manfredonia²⁵.

Del primo tracciato ottenne la concessione per la costruzione il 19 giugno dello stesso anno²⁶ e di questo, il primo tronco di 7,250 chilometri, da Napoli a Portici, fu inaugurato il 3 ottobre del 1839 e si ricorda come la prima ferrovia costruita in Italia.

Per la costruzione della linea da Napoli a Manfredonia Bayard chiese invano delle sovvenzioni al Re, ma l'idea del collegamento con Manfredonia fu oggetto di critica, pur restando valida l'idea di una "trasversale" tra il Tirreno e l'Adriatico. Il Re delle due Sicilie, Ferdinando II, rilasciò, nell'aprile del 1855, la

²⁵ F. Ogliari, *Terra di primati. Storia dei trasporti italiani*, volume 21°. (Campania, Puglia, Basilicata, Calabria. Volume I), Cavallotti, Milano, 1976, p. 88;

²⁶ M. Di Gianfrancesco, *La rivoluzione dei trasporti in Italia nell'età risorgimentale*, cit., p. 102; S. Maggi, *Politica ed economia dei trasporti (secoli XIX-XX)*, cit., p. 23;

concessione per la costruzione di questa tratta trasversale all'ingegnere barese Emanuele Melisurgo.

I lavori della ferrovia delle Puglie furono, però, ostacolati da una società francese e, nell'agosto del 1860, il governo approvò una seconda ferrovia delle Puglie su un tracciato parallelo a quello già iniziato dal Melisurgo, quindi con il decreto 25 settembre 1860 il governo di Garibaldi affidò ai banchieri livornesi Pietro Augusto Adami e Adriano Lemmi la costruzione di tutte le ferrovie dell'Italia meridionale²⁷, più di mille chilometri²⁸, comprendendovi anche la linea che cinque anni prima era stata concessa a Melisurgo.

Con l'inizio dei lavori del primo parlamento italiano, però, il 18 febbraio 1861, ci si rese conto della necessità di adottare un criterio unico nella concessione e realizzazione delle ferrovie. Fu quindi insediata una commissione presso il ministero dei Lavori pubblici per determinare le linee da costruire e valutare le concessioni già decretate. La competenza della commissione riguardò soltanto le ferrovie delle province napoletane ma le sue valutazioni finirono con il considerare tutto il territorio italiano. I lavori della commissione terminarono il 21 marzo 1861. Nella relazione finale si evidenziò che la rete ferroviaria in Italia, non poteva non tener conto della particolare conformazione geografica del paese. Due grandi linee dovevano percorrere longitudinalmente la penisola, una sul versante Tirrenico e l'altra sul versante Adriatico degli Appennini.

²⁷ F. Ogliari, *Terra di primati. Storia dei trasporti italiani*, cit., volume 22°, p. 375;

²⁸ F. Tajani, *Storia delle ferrovie italiane (a cento anni dall'apertura della prima linea)*, Garzanti, Milano, 1939, p. 89;

La relazione della commissione si concentrò poi sulle linee trasversali che avrebbero dovuto collegare l'Adriatico al Tirreno, in particolare a Napoli e, fra queste, la trasversale Appenninica per le Puglie. La commissione pose l'accento sull'arretratezza delle modalità di trasporto dei beni agricoli prodotti nelle Puglie che trovavano nell'area napoletana un importante centro di commercio e consumo ma dovevano percorrere la via del mare per raggiungere Napoli. Essa, inoltre, suddivise le linee in tre categorie, a seconda delle priorità di realizzazione e raccomandò che alcune di esse, in particolare le due longitudinali sul versante adriatico e tirrenico e quella da Foggia a Napoli fossero costruite a doppio binario prevedendo grandi flussi di merci e di viaggiatori²⁹.

Conclusi i lavori della commissione, si stabilì di affidare la concessione per la costruzione delle ferrovie dell'Italia centro – meridionale al francese Talabot, il quale, non avendo risorse finanziarie sufficienti, si associò a Rothschild, già proprietario della società delle ferrovie dell'Alta Italia. Questi, però, pose alcune condizioni di carattere finanziario e politico che risultarono inaccettabili al parlamento³⁰, per cui anche le trattative con Rothschild furono interrotte.

Fu allora che, su iniziativa del conte Bastogi, che era stato ministro delle Finanze del governo Ricasoli fino al marzo 1862, insieme a 92 banchieri appartenenti alle diverse regioni Italiane fu costituita, con un capitale di 100 milioni di lire, la Società italiana per le strade ferrate Meridionali e, con la legge

²⁹ F. Ogliari, *Terra di primati. Storia dei trasporti italiani*, cit., volume 22°, pp. 403 e seg.;

³⁰ F. Tajani, *Storia delle ferrovie italiane*, cit., p. 70; G. Spera, *L'esercizio ferroviario e le possibili riforme ed economie*, Tipografia cooperativa sociale, Roma, 1905, Titolo I, Capo I, pp. 6 e 7;

n° 763 del 21 agosto 1862, il governo fu autorizzato a concedere a Bastogi la costruzione delle ferrovie meridionali tra cui la tratta Ancona – Otranto e la linea Napoli – Foggia.

2.2 Come si disegnano sul territorio le prime tratte

2.2.1 Direttrice Adriatica

L'importanza della Direttrice adriatica fu quella di essere stata la prima grande linea ad attraversare l'Italia in senso longitudinale. La sua costruzione avvenne in tempi piuttosto ristretti, perché dettati dalla necessità di dotare lo Stato appena nato di una infrastruttura che materialmente unisse i diversi stati preunitari, che abbattesse le frontiere e che contribuisse alla formazione di una coscienza nazionale³¹. La linea adriatica era la via più semplice da seguire, vista l'impossibilità nell'immediato di realizzare la linea tirrenica, sia per le maggiori difficoltà tecniche sia per la presenza dello stato pontificio, che impediva un collegamento diretto fra le più importanti città italiane³².

La costruzione della linea adriatica aveva attivato anche altre speranze: in quegli anni erano in corso i lavori per il taglio dell'istmo di Suez, inaugurato il 26 novembre 1869, e si pensava che una linea ferroviaria fino a Brindisi avrebbe potuto catturare buona parte del traffico commerciale tra la Gran Bretagna e l'India che avveniva attraverso la compagnia della "*Valigia delle Indie*" e che aveva preso la via da Calais a Marsiglia passando per Parigi³³.

Nel 1872, in seguito al completamento della galleria del Cenisio (Frejus), la compagnia inglese Peninsular & Oriental, che gestiva il servizio, dirottò i

³¹ F. Mercurio, *Le ferrovie e il Mezzogiorno: i vincoli "moralì" e le gerarchie territoriali (1839-1905)*, cit. p. 158;

³² M. Di Gianfrancesco, *La rivoluzione dei trasporti in Italia nell'età risorgimentale*, cit., p. 105;

³³ S. Maggi, *Politica ed economia dei trasporti (secoli XIX-XX)*, cit., p. 29;

traffici in cambio di una sovvenzione da parte del governo italiano di 500.000 lire annue³⁴. Il nuovo itinerario fino a Brindisi consentiva un risparmio di tempo nel percorso complessivo di circa dieci ore. Successivamente buona parte del traffico fu orientato nuovamente a Marsiglia a causa delle difficoltà di approdo nel porto di Brindisi³⁵.

La linea adriatica, fu portatrice, quindi, dei primi elementi di unificazione fra le diverse popolazioni italiane e, in Capitanata, prima ferrovia ad attraversare il territorio ed a segnare la nascita del nodo foggiano, anticipando la trasversale da Napoli al Mare adriatico, sebbene questa fosse stata pensata molti anni prima.

I lavori per la tratta Pescara – Foggia cominciarono il 21 ottobre del 1861³⁶. Il 15 settembre 1863 fu aperto all'esercizio il primo tronco di 22 chilometri da Pescara ad Ortona. L'8 novembre 1863 due treni, tra cui il convoglio del re Vittorio Emanuele, partirono dalla stazione di Torino in direzione di Foggia. Il giorno seguente, sebbene la costruzione della stazione non fosse ancora cominciata³⁷, il re concluse a Foggia il suo viaggio inaugurale³⁸. Nel frattempo proseguivano i lavori della Direttrice adriatica a sud di Foggia, della quale, l'11 agosto 1864, venne inaugurata la tratta di 80 chilometri da Foggia a Trani³⁹.

³⁴ La sovvenzione era stata concessa, con le leggi 13 agosto 1868 e 17 giugno 1871, ad una società di navigazione italo-inglese, l'Adriatica Orientale e, nel 1872, rescissa a favore della compagnia inglese Peninsular & Oriental. M. Di Gianfrancesco, *La rivoluzione dei trasporti in Italia nell'età risorgimentale*, cit., pp. 141 - 238;

³⁵ S. Maggi, *Politica ed economia dei trasporti (secoli XIX-XX)*, cit., p. 29;

³⁶ A. Vitulli, *La rappresentanza della Capitanata al 1° parlamento unitario*, in "Rassegna di studi dauni" n° 1-2 gennaio-giugno 1975, p. 80;

³⁷ U. Iarussi, Foggia. *Genesi urbanistica, vicende storiche e carattere della città*, Adda, Bari, 1975, p. 41;

³⁸ C. Lacchè, *Cronache ferroviarie del risorgimento italiano*, Agnesotti, Viterbo, 1970, p. 138;

³⁹ F. Ogliari, *Terra di primati. Storia dei trasporti italiani*, cit., volume 22°, pp. 454 e 471;

2.2.2 Transappenninica Foggia – Napoli

A differenza della linea adriatica, la cui costruzione avvenne in tempi piuttosto rapidi, la realizzazione della linea da Foggia a Napoli, meno di 200 chilometri, incontrò molti ostacoli e fu oggetto di dibattiti molto aspri. Si arrivò persino a variare il tracciato a lavori in corso, quando già erano stati realizzati circa 40 chilometri di linea, utilizzandone soltanto una parte.

La concessione per la costruzione della linea Foggia – Napoli prevedeva il passaggio attraverso la valle dell’Ofanto, l’attraversamento appenninico mediante un traforo presso Conza, quindi il collegamento con Eboli, Salerno e Napoli. Questo tracciato ricalcava gli studi preunitari che tendevano a spingere verso sud la strada ferrata, vista l’impossibilità, all’epoca, di un collegamento, economicamente più conveniente, con Benevento, ancora enclave dello Stato pontificio e per questo esclusa dai progetti ferroviari borbonici, ma tradizionalmente centro di transito commerciale tra il Regno di Napoli e lo Stato pontificio⁴⁰.

I lavori iniziarono, e alla data del 1° maggio 1863, giorno in cui avrebbe dovuto essere completato il primo tronco da Foggia a Conza, erano in costruzione soltanto i primi 50 chilometri da Foggia al ponte di Santa Venere (Rocchetta S. Antonio) e non era ancora stato compilato il progetto esecutivo del

⁴⁰ A. Depretis – S. Jacini, *L’infrastrutturazione del territorio: Le peripezie della linea ferroviaria Napoli – Foggia* (Camera dei Deputati, Atti parlamentari, discussioni, tornata del 4 agosto 1862 e del 31 marzo 1865), in F. Mercurio, *Le metafore dello sviluppo*, Provincia di Capitanata, Foggia, 1993, pp. 76 e seg.; L. Masella, *La difficile costruzione di un’identità*, in *Storia d’Italia. Le Regioni dall’Unità a oggi. La Puglia*, Einaudi, Torino 1989, p. 283;

tronco da Santa Venere a Conza. Questo fu presentato al ministero dei Lavori pubblici soltanto nel marzo 1864, quando già la Società per le strade ferrate Meridionali aveva posto la questione delle difficoltà tecniche del traforo di Conza e allo stesso tempo era stata accusata di essere in trattativa con il governo per la sostituzione della linea, già in fase di costruzione, con quella per Ariano e Benevento.

Malgrado le rassicurazioni del governo sulla volontà di proseguire la costruzione della linea per Conza, Eboli e Salerno, qualche mese più tardi, il 28 novembre del 1864, il ministro dei Lavori pubblici, Stefano Jacini, e il direttore generale della Società per le strade ferrate Meridionali firmarono una convenzione con la quale veniva revocata la linea di Conza e veniva approvata la linea per Ariano e Benevento.

In seguito, fu stabilito che i lavori già compiuti della soppressa linea di Conza restassero di proprietà del governo mentre i primi 9 chilometri da Foggia a Cervaro fossero ceduti alla società, previo pagamento di un canone annuo di 36.000 lire affinché la nuova linea si avvantaggiasse di questo tratto⁴¹.

Malgrado le discussioni sulle presunte difficoltà tecniche del traforo di Conza, il collegamento con Benevento era motivato oltre che dalla brevità del tracciato, soprattutto dal fatto che la città era divenuta nel 1861 capoluogo di provincia ed essendo venuto meno il motivo di esclusione dai progetti preunitari,

⁴¹ G. Fortunato, *La strada ferrata da Foggia a Potenza*, in *Le strade ferrate dell'Ofanto (1880 – 1897)*, Vallecchi, Firenze, 1927, pp. 65 e seg.;

Benevento avrebbe contribuito al volume di traffico di uomini e merci sulla linea Foggia – Napoli più di altri centri toccati dal precedente tracciato.

Le pretese difficoltà tecniche del traforo di Conza rappresentavano soltanto un alibi per la Società per le strade ferrate Meridionali, ma anche per il governo, al fine di sostituire il percorso della linea. Il nuovo tracciato, anche se più breve, presentava comunque difficoltà tecniche per la realizzazione delle gallerie di Ariano, Starza e Cristina⁴², tra Foggia e Benevento, che non erano inferiori a quelle del traforo di Conza, 16 chilometri classificati con il grado di “molto difficile”, ultimo della scala teorica di divisione della linea.

Il tronco Foggia – Bovino, ricadente sul territorio provinciale di Foggia, venne aperto al pubblico esercizio il 27 gennaio 1867. L’intera linea Foggia – Benevento – Napoli venne aperta definitivamente con l’apertura della galleria “Cristina” nel marzo del 1871⁴³.

⁴² La realizzazione della galleria “Cristina” fu quella che creò le maggiori difficoltà a causa del terreno argilloso che gonfiandosi con l’umidità dell’aria spingeva contro le armature di quercia rovere fino a deteriorarle. Furono impiegate circa 10.000 giornate lavorative. P. Berengo Gardin (a cura di), *Ferrovie italiane, immagine del treno in 150 anni di storia*, Editori Riuniti, Roma, 1988, p.78;

⁴³ C. Lacchè, *Cronache ferroviarie del risorgimento italiano*, cit., p. 231;

2.2.3 Linee complementari

Ultimate le più importanti direttrici nazionali, si pose la questione di realizzare le linee locali, le cosiddette “linee complementari”, la cui costruzione fu regolata dalla legge n. 5002 del 1879. Negli ultimi 15 anni del XIX secolo, in Capitanata ne furono realizzate tre: la linea Foggia – Potenza, la linea Foggia – Manfredonia e la linea Foggia – Lucera.

La linea Foggia – Potenza riprendeva 40 chilometri di ferrovia già realizzati, relativi al vecchio tracciato della linea Foggia – Napoli. Tale tronco ferroviario era stato aperto al pubblico esercizio il 15 maggio 1868⁴⁴ per permettere un servizio di treni locali da Foggia a Candela. L’ultimazione del tracciato fino a Potenza, però, fu oggetto di numerose vicissitudini. Gli 11 chilometri di ferrovia di pertinenza della provincia di Foggia, da Candela al Ponte di Santa Venere (Rocchetta S. Antonio)⁴⁵, furono, infatti, aperti all’esercizio il 1° marzo 1884, 16 anni dopo l’apertura del tronco da Foggia a Candela. La definitiva apertura della ferrovia Foggia – Potenza avvenne con l’attivazione dell’ultimo tronco, Rionero – Potenza, il 21 settembre 1897⁴⁶, alcuni anni dopo l’apertura all’esercizio di altre due linee ferroviarie che si

⁴⁴ G. Fortunato, *La strada ferrata da Foggia a Potenza*, cit., pp. 67 e seg.; F. Ogliari, *Terra di primati. Storia dei trasporti italiani*, cit., volume 22°, p. 500;

⁴⁵ All’epoca Rocchetta S. Antonio era parte della provincia di Avellino. Le nuove comunicazioni ed i traffici che si formarono con la Capitanata, grazie soprattutto alla ferrovia, indussero il comune di Rocchetta, nel 1923, a fare domanda di aggregazione alla provincia di Foggia, dalla quale ottenne parere favorevole con deliberazione del 3 giugno 1923 (Il passaggio alla nuova amministrazione avvenne, però, nel 1940). Stessa sorte subì il comune di Orsara, la cui stazione ferroviaria era situata sulla linea Foggia – Napoli. *La Provincia di Foggia nel primo decennale del regime fascista (1923 – 1933)*, Fiammata, Foggia, 1933, p.31;

⁴⁶ F. Ogliari, *Terra di primati. Storia dei trasporti italiani*, cit., volume 23°, p. 897;

diramavano dalla stazione di Rocchetta S. Antonio: la linea Rocchetta S.A. – Gioia del Colle il 1° agosto 1892⁴⁷ e la linea Rocchetta S.A. - Avellino il 28 ottobre 1895⁴⁸.

Tra le ferrovie complementari decretate dalla legge n. 5002 del 1879, fu inserita anche la linea Foggia – Campobasso la quale, però, fu divisa in due tronchi distinti: Foggia – Lucera e Lucera – Campobasso. Tale distinzione era la conseguenza dell’inserimento dei due tronchi in due distinte categorie per le quali diversa era la contribuzione degli enti locali alle spese di costruzione. Il tronco Lucera – Campobasso fu relegato fra le linee considerate a prevalente interesse provinciale e alla cui realizzazione il contributo degli enti locali aumentava enormemente⁴⁹. Così, mentre per il tronco da Foggia a Lucera cominciò l’iter burocratico, conclusosi il 1° agosto 1884 con l’approvazione del progetto esecutivo da parte del Consiglio superiore dei Lavori pubblici, il prolungamento fino a Campobasso, che divenne oggetto di proposte e deliberazioni da parte degli enti locali, non fu mai realizzato. Il tronco Foggia – Lucera, i cui lavori iniziarono subito dopo l’approvazione del progetto esecutivo, fu inaugurato il 31 luglio 1887⁵⁰.

La terza ferrovia a carattere locale della Capitanata fu la linea Foggia – Manfredonia che, oltre a realizzare lo sbocco di Foggia al mare, era anche l’ultimo tronco di quella che era stata la prima idea di linea transappenninica del

⁴⁷ F. Ogliari, *Terra di primati. Storia dei trasporti italiani*, cit., volume 23°, p. 884;

⁴⁸ *Ivi*, p. 891;

⁴⁹ D. de Troia, *La ferrovia Foggia – Campobasso tra sogno lucerino e debolezze istituzionali*, (Atti del Consiglio provinciale di Capitanata. Sessione del 1885) in F. Mercurio, *Le metafore dello sviluppo*, cit., p. 136;

⁵⁰ P. Muscolino, *Lucera e il treno*, Calosci, Cortona, 1982, p. 63;

Mezzogiorno, quella che avrebbe dovuto collegare il porto di Napoli con quello di Manfredonia.

Il 12 luglio 1885 la linea Foggia – Manfredonia, realizzata ad opera della Società per le strade ferrate Meridionali, fu aperta al pubblico. Lungo il suo tracciato, che misurava 35,684⁵¹ chilometri, oltre al servizio viaggiatori, si effettuava anche il trasporto merci, che risultò particolarmente utile per le spedizioni di agrumi prodotti sul promontorio garganico i quali, giunti per ferrovia a Napoli erano imbarcati per essere esportati in America⁵².

⁵¹ F. Ogliari, *Terra di primati. Storia dei trasporti italiani*, cit., volume 23°, p. 688 ;

⁵² A. Muscio, C. Altobella, *L'agricoltura del Gargano tra '800 e '900: sviluppo e crisi della coltura degli agrumi e dell'olivo*, in A. Muscio, C. Altobella (a cura di), *Il progresso agricolo nella Capitanata dell'800*, Università degli studi di Foggia, Facoltà di Agraria, Foggia, 2001, p. 204;

2.3 Foggia snodo ferroviario del Mezzogiorno

L'arrivo della ferrovia nella città di Foggia ebbe certamente un impatto considerevole dal punto di vista economico, sociale ed urbanistico. Con il passaggio della Direttrice adriatica nel 1863, e, successivamente, l'ultimazione della transappenninica Foggia – Napoli, il capoluogo dauno assunse un ruolo preminente, fra le città meridionali, per l'importanza del nodo ferroviario venutosi a creare sul suo territorio. Foggia, quindi, come punto di intersezione di due direttrici ferroviarie fra le più importanti di quel periodo, la Direttrice adriatica e la linea Foggia – Napoli, che assunse l'importante funzione di attirare un notevole flusso di merci che prima seguiva la lunga via del mare.

Fu per queste ragioni che l'idea di una linea ferroviaria da Napoli a Manfredonia attraverso Foggia era stata presente sin dai primi progetti ferroviari italiani e borbonici. La città era stata da sempre punto di collegamento della via per Napoli e di quella per Manfredonia⁵³. All'interno del nucleo urbano, infatti, la più importante via della città, via Arpi, estendendosi da est ad ovest, rappresentava l'asse di congiunzione tra le due porte, Porta Grande e Porta Piccola, la prima sul lato est verso Manfredonia, la seconda lato ovest verso Napoli⁵⁴.

Fu proprio lo spazio antistante Porta Grande il luogo in cui venne localizzato inizialmente il sito dove costruire la stazione ferroviaria e gli impianti

⁵³ I primi disegni della città risalgono al XVI secolo.

⁵⁴ A. Ventura, *L'immagine della città*, in S. Russo (a cura di), *Storia di Foggia in età moderna*, Edipuglia, Bari, 1992, p. 79;

connessi. Una serie di problemi tecnici, però, fecero sì che la collocazione definitiva fosse spostata più ad est. I lavori cominciarono nel 1864 e, nel corso degli anni, l'impianto ferroviario divenne inevitabilmente polo di attrazione e spostò il baricentro della città⁵⁵.

La stazione, quindi, come moderna porta di accesso alla città e dalla quale si sarebbe sviluppato l'asse di un nuovo nucleo urbano, assunse il ruolo centrale che prima aveva avuto la città vecchia incentrata su via Arpi. L'importanza del ruolo che la ferrovia ebbe per la città di Foggia è testimoniata da alcuni dati significativi. A partire dalla completa realizzazione degli impianti le ferrovie a Foggia occupavano più del 50% della superficie del centro abitato⁵⁶.

Gli addetti, all'inizio dell'attività, erano 440, quasi il doppio di quelli impiegati a Bari, che ne contava 229. Le sole officine riparazioni della Società per le strade ferrate Meridionali, adiacenti alla stazione e realizzate contemporaneamente ad essa, impiegavano 288 operai negli anni settanta dell'ottocento, che raggiunsero 463 unità alla fine degli anni ottanta dell'ottocento, un dato molto elevato se paragonato a quello delle aziende esistenti a Foggia nello stesso periodo, che occupavano mediamente dai 14 ai 33 addetti⁵⁷.

⁵⁵ U. Iarussi, *Foggia. Genesi urbanistica, vicende storiche e carattere della città*, cit., pp. 40 - 41;

⁵⁶ Ministero dei Trasporti, *Ferrovie dello Stato – Compartimento di Bari, Foggia ricostruzione impianti*, Bari, 1951, p. 10;

⁵⁷ Nei primi anni di attività delle ferrovie a Foggia, gran parte del personale, l'86,1%, proveniva da altri comuni italiani. Tale percentuale era seconda soltanto a quella dei militari. S. Russo, *L'articolazione socio-professionale tra Sette e Ottocento*, in S. Russo (a cura di), *Storia di Foggia in età moderna*, cit., pp. 180 e 182;

Sul piano sociale un numero così elevato di addetti non poteva non avere ripercussioni sull'associazionismo operaio. La nuova categoria di lavoratori che stava nascendo nel paese, e che avrebbe avuto un ruolo sempre più importante nelle politiche industriali dell'azienda, trovò anche a Foggia uno spazio proporzionato all'importanza del nodo ferroviario. Fu proprio Foggia ad assistere, il 16 febbraio 1886, al primo sciopero nazionale dei ferrovieri e, dopo due anni e mezzo, il 13 luglio 1888, alla nascita dell'Associazione democratica operaia, che avrebbe concorso in maniera decisiva a mutare gli equilibri politici preesistenti⁵⁸.

⁵⁸ F. Mercurio, *Notabili, città e potere pubblico (1860-1890)*, in S. Russo (a cura di) *Storia di Foggia in età moderna*, cit., p. 300;

2.4 Problemi di interessi e di opportunità

La realizzazione e l'apertura al pubblico esercizio delle linee complementari, chiuse la prima fase delle costruzioni ferroviarie in Capitanata, nella quale fu completata l'ossatura principale della rete. La conclusione di questa fase, che avvenne intorno alla fine del XIX secolo, coincise con la fine di un periodo in cui l'attività di costruzione di linee ferroviarie in Italia era stata molto intensa.

L'inizio del nuovo secolo vide la rete ferroviaria sviluppata per oltre 16.000 chilometri. Già da qualche decennio si era posta la questione riguardante l'amministrazione e le modalità di vigilanza, da parte dello Stato, di un settore di tale rilievo politico, militare ed economico.

Nel 1865, con la prima importante legge di riorganizzazione delle società ferroviarie⁵⁹, si cercò di attuare un riordino gestionale, regolando il regime di concessione governativa per l'esercizio delle strade ferrate e riorganizzando il sistema dei contributi statali alla costruzione e alla gestione delle ferrovie⁶⁰. Tale legge, detta dei grandi gruppi, apportò modifiche nelle concessioni già affidate alle diverse società ferroviarie italiane, le quali risultarono distribuite nei seguenti gruppi: Società ferroviaria dell'Alta Italia, Società delle strade ferrate romane, Società per le strade ferrate meridionali, Società delle ferrovie Calabro – Sicule e

⁵⁹ Legge n° 2279 del 14 maggio 1865;

⁶⁰ G. Toniolo, *Storia economica dell'Italia liberale 1850-1918*, cit., p. 106;

Compagnia reale delle Ferrovie sarde⁶¹. L'anno seguente, però, con la sospensione della convertibilità della lira e la sua conseguente svalutazione le società concessionarie videro aumentare i costi dei prodotti importati e, di conseguenza, i deficit gestionali.

Negli anni seguenti e fino al 1879, quando fu approvata la legge sulle ferrovie complementari, furono adottati soltanto provvedimenti a favore delle società ferroviarie. Nel frattempo, nel 1876, si verificò, ad opera del ministro dei Lavori Pubblici, Silvio Spaventa, e del primo ministro Marco Minghetti, il primo tentativo di nazionalizzazione delle ferrovie. Convinto assertore di una gestione diretta delle ferrovie da parte dello Stato, in quanto un privato non poteva avere altro interesse che il guadagno personale piuttosto che la coscienza del servizio pubblico, Silvio Spaventa presentò alla Camera, il 9 marzo 1876, il disegno di legge per il riscatto della Società ferroviaria dell'Alta Italia, della Società delle strade ferrate romane e della Società per le strade ferrate Meridionali. Alcuni giorni dopo, il 18 marzo 1876, il governo fu messo in minoranza su una votazione secondaria riguardante la tassa del macinato. I deputati della Destra che si unirono alla Sinistra furono soprattutto quelli legati a Bastogi, contrari, quindi, alla nazionalizzazione.

Il primo cambio di maggioranza dell'Italia postunitaria ebbe, quindi, alla base la questione ferroviaria, che poneva di fronte due diversi concetti di ferrovia: da un lato un concetto liberista legato al mercato, dall'altro una

⁶¹ G. Spera, *L'esercizio ferroviario e le possibili riforme ed economie*, cit., p. 9 - 11;

concezione più statalista o infrastrutturale che trovava sostenitori nella Destra e considerava le ferrovie non più come una vera industria ma come un servizio pubblico che lo Stato aveva il dovere di regolare, anche per gli enormi capitali coinvolti e per il carattere di monopolio che essa aveva. La Sinistra al governo portò ad un mutamento dei rapporti tra centro e periferie, la legge del 1879 sulle ferrovie complementari, infatti, accolse gran parte delle proposte locali di collegamenti secondari, superando quelle che erano le reali disponibilità finanziarie.

Restava, però, la questione di scegliere i metodi di gestione più vicini agli interessi dello Stato. A tal proposito nel 1878 fu nominata una commissione d'inchiesta le cui conclusioni, presentate in un rapporto del 31 marzo 1881, espressero sostanzialmente un giudizio favorevole sulla concessione delle ferrovie ai privati.

Trascorsi altri quattro anni, il 27 aprile 1885, fu approvata la legge n° 3048 sulle convenzioni, che divideva le principali ferrovie italiane, escluse quelle della Sardegna, in tre reti, esercitate da tre distinte società, la Società per le strade ferrate del Mediterraneo, la Società per le strade ferrate Meridionali e la Società per le strade ferrate della Sicilia. Le prime due avrebbero dovuto sviluppare i traffici nord-sud, la prima sul versante occidentale, la seconda, alla quale fu affidata la Direttrice adriatica, su quello orientale. Alla terza furono affidati i 599 chilometri di linea della Sicilia.

La durata dei contratti era di 60 anni divisi in tre periodi di 20 anni. Il primo contratto ebbe inizio effettivo il 1°luglio 1885, con scadenza 30 giugno 1905. La legge del 1885 sulle convenzioni prevedeva la divisione della proprietà del patrimonio ferroviario dalla sua gestione, ad eccezione dei 1.720 chilometri delle Società per le strade ferrate Meridionali che restavano privati. Scopo delle convenzioni era quello di dare uno stabile assetto al sistema ferroviario, assicurando la manutenzione ed il miglioramento delle ferrovie e del materiale mobile e sottraendo il bilancio dello Stato alle esigenze dell'esercizio ferroviario. Nessuno di questi scopi, però, fu raggiunto. Già nei primi, anni dopo il 1885, cominciarono a verificarsi esborsi finanziari da parte dello Stato a causa dell'insufficienza dei fondi di riserva previsti dalle convenzioni e necessari per la manutenzione del materiale fisso e di quello rotabile.

Negli anni seguenti, con l'avvicinarsi della scadenza del primo contratto relativo alle convenzioni, il 30 giugno 1905, ci si interrogò sulle azioni da intraprendere per migliorare la qualità del servizio e soprattutto per dare un assetto definitivo a tutto il sistema ferroviario nazionale. Si stava materializzando la nazionalizzazione delle ferrovie. Gli interessi verso questa soluzione, infatti, erano molteplici e coincidevano con quelli delle industrie di materiale rotabile, che confidavano in un aumento delle commesse a scapito delle industrie estere, e con quelli delle imprese, che speravano in una riduzione delle tariffe di trasporto dei loro prodotti e del settore militare per motivazioni strategiche.

I capitali investiti dalle compagnie, inoltre, presi a prestito ad un tasso del 5%, contro un rendimento dell'esercizio ferroviario del 2%, avrebbero potuto essere impiegati in modo più redditizio⁶². Contrari, invece, al progetto di nazionalizzazione erano i ferrovieri⁶³ perché, come dipendenti pubblici, avrebbero perso il diritto di sciopero che, nel pubblico impiego, era punito dal codice penale.

La legge n° 137 del 22 aprile 1905 sancì la presa di possesso da parte dello Stato delle ferrovie⁶⁴ non concesse ad imprese private a partire dal 1° luglio⁶⁵, e con regio decreto n° 259 del 15 giugno 1905 fu istituita l'amministrazione autonoma delle Ferrovie dello Stato, una novità nell'ordinamento italiano, in quanto primo esempio di ente legato ad un ministero, quello dei Lavori pubblici. L'ente era dotato di ampia libertà gestionale, grazie ad un proprio consiglio di amministrazione, e procedure contabili semplificate rispetto a quelle della pubblica amministrazione. Primo direttore generale, al quale venne affidata anche la presidenza del consiglio di amministrazione, fu Riccardo Bianchi, ingegnere con 25 anni di esperienza nel trasporto ferroviario e già direttore generale delle Strade ferrate della Sicilia.

⁶² S. Maggi, *Le ferrovie*, il Mulino, Bologna, 2003, pp. 130 – 131;

⁶³ Dal 17 al 22 aprile 1905 ci fu il primo sciopero nazionale di categoria della storia italiana che, però, non servì ad introdurre modifiche nella legge di nazionalizzazione. In compenso, l'anno seguente, con regio decreto n°417 del 22 luglio, fu emanato lo stato giuridico dei ferrovieri con la funzione di garantire i loro diritti. Tale stato giuridico rappresentò una novità nell'ordinamento italiano e fece da battistrada a quello degli impiegati civili approvato due anni dopo. *Ivi*, p. 154;

⁶⁴ Gli indennizzi da parte dello Stato alle compagnie ammontarono a circa 500 milioni di lire gran parte dei quali si indirizzarono verso la nascente industria elettrica. A. Giuntini, *Il paese che si muove, le ferrovie in Italia fra '800 e '900*, FrancoAngeli, Milano, 2001;

⁶⁵ A partire dal 1° luglio 1905 la nazionalizzazione riguardò 10.553 km di ferrovia, mentre dal 1° luglio 1906, con il riscatto delle linee appartenenti alle "Meridionali", si giunse ad una rete nazionalizzata di 12.465 chilometri. F. Tajani, *Storia delle ferrovie italiane*, cit., p. 101;

Conclusioni

La realizzazione del sistema di trasporto ferroviario in Capitanata riflette, su piccola scala, il generale processo di costruzione delle ferrovie in Italia. Inizialmente fu realizzata la prima grande direttrice che attraversava la provincia di Foggia e, successivamente, furono costruite linee ferroviarie con fini più specifici di carattere commerciale o, comunque, tesi a risolvere i gravi problemi del trasporto terrestre, come nel caso della linea Foggia – Napoli.

Con l'approvazione della legge sulle ferrovie complementari, che portò alla realizzazione di una moltitudine di linee a carattere locale, la Capitanata si dotò di alcuni collegamenti fra il capoluogo e i maggiori centri limitrofi, fra cui Manfredonia, che rappresentava lo sbocco di Foggia al mare.

Diverse furono le trasformazioni subite dal territorio di Capitanata riconducibili alla realizzazione delle ferrovie. Fu soprattutto la città di Foggia ad essere segnata maggiormente da questa imponente opera di infrastrutturazione del territorio. Con l'impianto ferroviario esplose l'urbanizzazione della città, che si arricchì di nuovi insediamenti e si popolò di una nuova categoria di lavoratori, destinata ad influire sugli equilibri sociali e politici locali.

L'impatto economico dovuto alla presenza del grande impianto ferroviario nella città ebbe anch'esso un certo rilievo, soprattutto per la migliorata accessibilità dei diversi prodotti agricoli verso i rispettivi mercati.

Il sistema ferroviario della Capitanata si distinse, sin dall'inizio, per la sua grande dotazione di linee, e per questo fu considerato un sistema sostanzialmente completo, anche se, nel caso della progettata e mai realizzata linea Lucera – Campobasso si è spesso parlato di un importante tassello mancante per la possibilità di un collegamento diretto Foggia – Roma.

Nel complesso la realizzazione del sistema di trasporto ferroviario in Capitanata, con le sue vicissitudini, le sue ripercussioni sull'economia del territorio suscitò reazioni contrastanti, perché se fu certamente positivo l'arrivo della ferrovia è altrettanto vero che nel corso del tempo esso apparve come un investimento scarsamente produttivo e fu quindi visto come l'ennesima occasione mancata per lo sviluppo del territorio.

Nelle realizzazioni ferroviarie in Capitanata fu sicuramente negativo l'aver accettato molte decisioni “calate dall'alto” ma l'errore più grave fu, probabilmente, quello di considerare l'impianto ferroviario e l'imponente numero di addetti, soprattutto nel capoluogo, come un settore produttivo a se stante, da cui ricavare un reddito, piuttosto che un importante fattore di promozione dello sviluppo del territorio, ottica, quest'ultima, sostanzialmente assente nel passato ma che dovrebbe attualmente indirizzare gli investimenti per le realizzazioni del futuro.

Bibliografia

- Berengo Gardin P. (a cura di), *Ferrovie italiane, immagine del treno in 150 anni di storia*, Editori Riuniti, Roma, 1988;
- Caracciolo A., *La formazione dell'Italia industriale*, Laterza, Bari, 1963;
- Castronovo V., *L'industria italiana dall'800 ad oggi*, Mondatori, Milano, 1980;
- Castronovo V., *Storia economica d'Italia (dall'800 ai giorni nostri)*, Einaudi, Torino, 1995;
- Cavour C. B., *Des chemins de fer en Italie*, in *Nuova collana di economisti italiani e stranieri*, UTET, Torino, 1933;
- De Cesare R., *La fine di un regno*, Longanesi e C., Milano, 1969;
- De Feo I., *Cavour: L'uomo e l'opera*, Mondatori, Milano, 1969;
- Di Gianfrancesco M., *La rivoluzione dei trasporti in Italia nell'età risorgimentale*, L. U. Japadre, L'Aquila, 1979;
- Fortunato G., *La strada ferrata da Foggia a Potenza*, in *Le strade ferrate dell'Ofanto (1880 – 1897)*, Vallecchi, Firenze, 1927;
- Giuntini A., *Il paese che si muove, le ferrovie in Italia fra '800 e '900*, Franco Angeli, Milano, 2001;
- Giuntini A., *Nascita, sviluppo e tracollo della rete infrastrutturale*, in *Storia d'Italia, annali 15, L'industria*, Einaudi, Torino 1999;
- Iarussi U., *Foggia. Genesi urbanistica, vicende storiche e carattere della città*, Adda, Bari, 1975;
- Lacchè C., *Cronache ferroviarie del risorgimento italiano*, Agnesotti, Viterbo, 1970;
- Maggi S., *Le Ferrovie*, il Mulino, Bologna, 2003;
- Maggi S., *Politica ed economia dei trasporti (secoli XIX-XX)*, il Mulino, Bologna, 2001;
- Masella L., *La difficile costruzione di un'identità*, in *Storia d'Italia. Le Regioni dall'Unità a oggi. La Puglia*, Einaudi, Torino, 1989;
- Mercurio F., *Le ferrovie e il Mezzogiorno: i vincoli "moralì" e le gerarchie territoriali (1839-1905)*, in "Meridiana", rivista di storia e scienze sociali, n. 19 del 1994;
- Mercurio F., *Le metafore dello sviluppo*, Provincia di Capitanata, Foggia, 1993;
- Ministero dei Trasporti, *Ferrovie dello Stato – Compartimento di Bari, "Foggia ricostruzione impianti"*, Bari, 1951;
- Muscio A., Altobella C. (a cura di), *Il progresso agricolo nella Capitanata dell'800*, Università degli studi di Foggia, Facoltà di Agraria, Foggia, 2001;
- Muscolino P., *Lucera e il treno*, Calosci, Cortona, 1982;
- Picci L., *Le opere pubbliche dall'Unità d'Italia: l'informazione statistica*, in "Rivista di Politica Economica", maggio-giugno 2002;

Ogliari F., *Terra di primati. Storia dei trasporti italiani. Campania, Puglia, Basilicata, Calabria.*, Cavallotti, Milano, 1976;

Russo S. (a cura di), *Storia di Foggia in età moderna*, Edipuglia, Bari, 1992;

Spera G., *L'esercizio ferroviario e le possibili riforme ed economie*, Tipografia cooperativa sociale, Roma, 1905;

Tajani F., *Storia delle ferrovie italiane a cento anni dall'apertura della prima linea*, Garzanti, Milano, 1939;

Toniolo G., *Storia economica dell'Italia liberale*, il Mulino, Bologna, 1988;

Vitulli A., *La rappresentanza della Capitanata al 1° parlamento unitario*, in "Rassegna di studi dauni", n° 1-2 gennaio-giugno 1975;

"La Provincia di Foggia nel primo decennale del regime fascista (1923 – 1933)", Fiammata, Foggia, 1933;

"Vita ferroviaria", mensile tecnico - informativo, numeri di gennaio 1960 febbraio – marzo 1964 e luglio – agosto e seg. 1967;