

Cavour: l'importanza delle ferrovie per lo sviluppo economico, morale e culturale dell'Italia

Scritti di economia di Camillo Benso, conte di Cavour

Tratto da: La storia contemporanea attraverso i documenti, a cura di Enzo Collotti e Enrica Collotti Pischel, Bologna, Zanichelli, 1974, pp. 90-91.

L'influenza delle ferrovie si estenderà su tutto l'universo. Nei paesi che hanno raggiunto un alto grado di civilizzazione esse imprimeranno all'industria un enorme impulso; avranno sin dall'inizio un'ottima resa economica, accelereranno la marcia in avanti della società. Ma, gli effetti morali che necessariamente ne risulteranno, ancora maggiori, a parer nostro, degli effetti materiali, saranno notevoli soprattutto per quelle nazioni che, nella marcia ascensionale dei popoli moderni, sono rimasti indietro. Per esse 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. La locomotiva, ne abbiamo la ferma convinzione, ha la missione di ridurre, se non di fare scomparire completamente, l'umiliante inferiorità cui sono costretti diversi settori della grande famiglia cristiana. Considerata sotto questo aspetto, essa svolge un compito per così dire provvidenziale; è forse questa la ragione per cui la si vede trionfare con tanta facilità e rapidità delle difficoltà e degli ostacoli che sembravano doverle impedire per un lungo periodo di penetrare in certe regioni.

Se quanto abbiamo detto è vero, se non siamo dominati da un'illusione totale, nessun paese più dell'Italia ha ragione di fondare le più grandi speranze sui risultati delle ferrovie. L'importanza delle conseguenze politiche e sociali che ne conseguiranno in questa bella contrada testimonierà, meglio di quanto avverrà per tutti gli altri paesi, la grandezza del compito che queste nuove vie di comunicazione sono chiamate a svolgere nell'avvenire del mondo. [...]

In Italia, lo sviluppo delle ferrovie in piena attività è ancora molto ridotto. A malapena le

locomotive circolano su alcuni brevi tronchi isolati. Eppure, ci si occupa delle ferrovie da ormai molto tempo. Nel 1835 delle compagnie già sollecitavano ai governi della penisola la concessione di diverse linee importanti.

Agli inizi, tuttavia, queste imprese colossali ispirarono diffidenza ai capitalisti, che la crisi finanziaria, successiva agli avvenimenti del 1840, venne ad aggravare. Sommandosi a questa causa il cattivo effetto prodotto dallo scarso successo registrato da diverse ferrovie francesi, il bilancio fu che questi primi tentativi diedero soltanto scarsi risultati. La ferrovia da Napoli a Castellammare e quella da Milano a Monza sono le sole che possano attribuirsi a questo periodo di esperimenti pressoché sterili. [...]

Al momento attuale, fatta eccezione degli stati romani e di alcuni principati secondari, tutte le contrade d'Italia si sono attivamente messe all'opera. Sono iniziati i lavori su diverse linee d'importanza notevole, e un numero ancor maggiore di progetti si trovano in fase assai avanzata così che non c'è da dubitare che ne vedremo cominciare l'esecuzione senza indugio. Al punto in cui sono arrivate le cose, è possibile determinare, se non con precisa esattezza per lo meno approssimativamente, quale sarà il tracciato della grande rete ferroviaria destinata, tra alcuni anni, a collegare tutte le località d'Italia, dai piedi delle Alpi sino al golfo di Taranto.

Perché se ne possa cogliere l'insieme, tratteremo un rapido schizzo delle linee principali che dovranno farne parte. Questo quadro sarà sufficiente a dare un'idea della sua immensa importanza. [...]

Nell'arco di pochi anni, il bacino del Po sarà attraversato in ogni senso da un ampio sistema di strade ferrate, che collegherà tutti i principali punti del paese e che, protendendosi verso la Francia attraverso la Savoia e verso la Germania attraverso Trieste, metterà l'Italia in costante comunicazione con il continente europeo. Questo sistema si allaccerà, attraverso una o due linee, alla rete toscana, destinata, come abbiamo visto, ad ampliarsi notevolmente. Infine nel regno di Napoli un sistema completo, disposto a raggiera intorno alla capitale, farà circolare il vapore da un mare all'altro e, protendendosi sino a Taranto o a Otranto, stenderà la mano all'oriente.

Se si valuta l'avvenire soltanto sulla base di quanto è stato fatto sino ad oggi, si dovrà convenire che il quadro da noi tracciato è offuscato dalla lacuna che presentano gli stati romani. Ma anche questa macchia incresciosa scomparirà. Al pari di tanti altri, il governo pontificio cederà di fronte alla evidenza dei fatti ed alle incessanti richieste dei suoi sudditi. Le ferrovie allora si stenderanno senza interruzione dalle Alpi sino alla Sicilia e faranno scomparire gli ostacoli e le distanze che separano gli abitanti dell'Italia e che impediscono loro di formare una sola e grande nazione. [...]

Ma, per quanto grandi siano i benefici materiali che le ferrovie sono destinate a diffondere in Italia, noi non esitiamo a dire che resteranno molto al di sotto delle conseguenze morali che produrranno.

Le sventure dell'Italia sono di vecchia data. Non cercheremo neppure di ricercarne nella storia le numerose fonti. Simile compito, per il quale non è questa la sede, sarebbe d'altronde superiore alle nostre forze. Crediamo tuttavia di poter stabilire come dato certo che la causa prima debba attribuirsi all'influenza politica che gli stranieri da secoli esercitano tra noi, e che i principali ostacoli che ci impediscono di affrancarci da questa funesta influenza sono, innanzitutto, le divisioni intestine, le rivalità, direi quasi le antipatie che animano, l'una contro l'altra, le diverse frazioni della grande famiglia italiana; e successivamente, la diffidenza esistente tra i principi nazionali e la parte più vigorosa della popolazione. Palesemente è questo il settore che un desiderio spesso smodato di progresso, un senso più vivo di nazionalità, un amore più ardente

della patria, rendono l'indispensabile ausiliario, se non lo strumento principale, di qualsiasi tentativo di emancipazione.

Se le ferrovie sono chiamate a ridurre questi ostacoli e forse addirittura a farli scomparire, ne consegue naturalmente che sarà questa una delle circostanze che maggiormente promuoveranno il sentimento nazionale italiano. Un sistema di comunicazioni che produrrà un continuo movimento in ogni direzione di persone e che necessariamente metterà in contatto popolazioni rimaste sino ad oggi estranee le une alle altre, contribuirà in forte misura a eliminare le meschine passioni municipali, figlie dell'ignoranza e dei pregiudizi, già oggi attaccate dagli sforzi di tutti gli uomini illuminati dell'Italia. Questa induzione è tanto evidente, che nessuno vorrà contestarla. Questa prima conseguenza morale della creazione di una rete ferroviaria nella penisola italica è a nostro parere tanto grande, da bastare a giustificare l'entusiasmo che le ferrovie suscitano in tutti i veri amici dell'Italia. Il secondo effetto morale che noi ne attendiamo, per quanto sia meno facile coglierne di primo acchito tutta la portata, ha un'importanza ancora maggiore.

Ma più di ogni altra riforma amministrativa, forse nella stessa misura di ampie concessioni politiche, la costruzione delle ferrovie contribuirà a rafforzare lo stato di reciproca fiducia tra i governi ed i popoli, fondamento delle nostre speranze a venire. Dotando le nazioni, i cui destini sono loro affidati, di questi potenti strumenti di progresso, i governi dimostrano pubblicamente lo spirito di benevolenza che li anima e il senso di sicurezza che provano. Dal canto loro i popoli, riconoscenti per un favore tanto grande, saranno portati a concepire, nei confronti dei loro sovrani, una fede inconcussa e, docili ma pieni di ardore, si lasceranno guidare da loro alla conquista dell'indipendenza nazionale.