



ISTITUTO DELLA REALE CASA DI SAVOIA *Centro Studi*

Comunicato Stampa

In questi tempi di polemica “meridionalista”, vengono sbandierati i cosiddetti “primati” del Regno delle Due Sicilie. Anche volendo accantonare il drammatico dualismo fra tali “primati” e le miserrime condizioni di vita della maggior parte della popolazione, va rilevato che se a prima vista i fatti enunciati dai neoborbonici sono buoni strumenti di propaganda, guardando meglio emerge la verità.

Ne è un esempio lo sviluppo della rete ferroviaria.

LE FERROVIE PRIMA DEL 1860

Cade uno dei “miti” della propaganda borbonica. Partito per primo nel 1839, il Regno delle Due Sicilie finisce ultimo in classifica prima dell’impresa dei Mille. Neppure 1 km di ferrovia in Sicilia prima del 1860.

In Italia il primo tronco ferroviario, costruito a doppio binario da Napoli a Granatello di Portici (per soli km 7,640), venne inaugurato il 3 ottobre 1839 da Re Ferdinando II. Il 1 agosto 1842 la ferrovia aveva raggiunto Castellammare di Stabia e due anni dopo Pompei e Nocera, ma lo sviluppo successivo fu molto lento.

All’unità infatti la linea arrivava soltanto a Capua e a Salerno.

Nel Regno di Sardegna, con Regie Lettere Patenti n. 443 del 18 luglio 1844, Re Carlo Alberto dispose la costruzione della ferrovia Torino-Genova via Alessandria, che venne completata il 18 dicembre 1853 ed inaugurata il 16 febbraio 1854. Seguì l’apertura di altri tronchi in Piemonte la cui rete, nel 1859, collegava già tra loro le frontiere svizzere e francesi con quella austriaca del Lombardo - Veneto.

Allo scopo di liberarsi dal monopolio inglese nel settore, nel 1853 venne fondata a Sampierdarena l’Ansaldo, industria meccanica che dall’anno successivo avrebbe avviato anche la fabbricazione di locomotive e materiale ferroviario.

Alla vigilia dell’unità d’Italia, nel 1860, la rete piemontese assommava a 802 km, quella del Lombardo-Veneto a 522 km, quella toscana a 257 km e quella dello Stato Pontificio a oltre 100 km in esercizio, nonché altri 300 km circa (Bologna-Porretta e Bologna-Ancona) in costruzione.

Ultima la rete del Regno delle Due Sicilie, rimasta a 99 km, meno di 1/8 della rete del Regno di Sardegna.

Tra l’altro, la Sicilia avrà la sua prima ferrovia solo con la monarchia sabauda.

Le ragioni dell’inferiorità duosiciliana vengono chiarite, ad esempio, dal prof. Carmine Cimmino, che spiega come, relativamente ai settori strategici dello sviluppo economico e sociale, “*le scelte di Francesco I e di Ferdinando II obbedirono a un “secretum imperii”: impedire l’ampliamento e il potenziamento del ceto borghese, bloccare la diffusione di una mentalità borghese”*.

Con buona pace del mito neoborbonico di un regno progredito e prospero...

Ecco dunque che, anche in questo caso, si comprende perché, nel suo discorso a Marsala, il 10 maggio 2010 il Capo dello Stato invitava a non “*ripescare le vecchissime tesi, non degne di un approccio serio alla riflessione storica, di un Mezzogiorno ricco, economicamente avanzato a metà Ottocento che con l’Unità sarebbe stato bloccato e spinto indietro sulla via del progresso*”, concludendo poi che non vale neppure la pena di commentare “*un nostalgico idoleggiamento del Regno borbonico*”.