

Franco Eugeni - Giuseppe Gliatta, Giovanni Ippoliti

Luci, ombre e conseguenze sociali tra l'Italia pre-unitaria ed unitaria

Ampliamento del volume F.Eugeni-G.Gliatta,(2000) *Luci ed ombre del viaggio di Vittorio Emanuele II verso l'Unità d'Italia* ,Eed. Zikkurat (Teramo) e della Tesi di Dottorato in “*Mutamenti Sociali*” del Prof . Ing.Giovanni Ippoliti, dal titolo “*Mutamenti sociali tra Italia pre-unitaria e unitaria*”, discussa nel Giugno 2012, presso l'Università di Teramo, Relatore il prof. Franco Eugeni, correlatore il Prof.Ing. Aniello Russo-Spena .

**Edizioni Telematiche dell'AFSU
1° edizione 13 Giugno 2013
Revisione Luglio 2019**

INDICE

CAPITOLO I. -VITTORIO EMANUELE II DA ANCONA A TEANO

| | |
|---|----|
| 1. -Vittorio Emanuele conquista Umbria e Marche | 4 |
| 2. -Vittorio Emanuele entra in Abruzzo | 11 |
| 3. -Dall'incontro di Teano alla proclamazione | 32 |
| 4. -Regno d'Italia 1861-1946 | 39 |
| 4.1 –Territorio | 40 |
| 4.2 –Politica | 42 |
| 4.3 -Storia | 44 |
| 4.4 -Mappe del processo di unificazione | 65 |
| Appendice I del Cap. I -I Borbone di Napoli | 67 |

CAPITOLO II. -I PROBLEMI DELL'ITALIA POST-UNITARIA

| | |
|---|-----|
| 1. -Le conquiste post-unitarie | 73 |
| 2. -La questione della Breccia di Porta Pia | 77 |
| 3. -Il fenomeno del brigantaggio | 87 |
| Appendice del Cap. II. paragrafo 3. -Il brigantaggio postunitario | |
| A.II.3.1 -Origini ed evoluzione | 92 |
| A.II.3.2 -L'inizio della rivolta 1860-61 | 94 |
| A.II.3.3 -Esecuzioni e propaganda | 96 |
| A.II.3.4 -La repressione di Cialdini – 1861 | 99 |
| A.II.3.5 -Esito e conseguenze | 101 |
| A.II.3.6 -Il dibattito storiografico | 102 |
| 4. -Nascono strade e ferrovie | 103 |

| | |
|--|-----|
| Appendice del Cap. II. paragrafo 4. | 116 |
| -La ferrovia Pescara – Penne e | |
| -Le strade in Italia dalle origini agli anni cinquanta | |
| A.II.4.1 –Storia | 116 |
| A.II.4.2 –Caratteristiche | 119 |
| A.II.4.3 –Percorso | 119 |
| A.II.4.4 -Materiale rotabile | 120 |
| A.II.4.5 -La situazione preesistente. | 121 |
| A.II.4.6 -Gli anni dell’unificazione | 124 |
| A.II.4.7 -Il Novecento | 127 |
| A.II.4.8 -La prima generazione delle autostrade | 130 |
| A.II.4.9-Lo sviluppo delle autostrade nel boom economico | 139 |
| A.II.4.10 -L’autostrada del sole | 156 |
| A.II.4.11 –Carte Esplicative | 169 |
| | |
| 5. -Lo sviluppo dell’ordinamento italiano | 178 |
| | |
| Appendice del Cap. II. paragrafo 5. | |
| -La costruzione politica dell'Italia unita | 179 |
| | |
| APPENDICE GENERALE 1. -L’ITALIA PRE UNITARIA E I MOTI | |
| 1. -Gli stati dell’Italia pre-unitaria | 202 |
| 2. -I moti rivoluzionari del 1820-21 | 209 |
| 3. -L’impresa dei Mille | 219 |
| | |
| APPENDICE GENERALE 2. -UNA MINISTORIA DEI SAVOIA | |
| 1.- -Il Regno di Sardegna | 235 |

INTRODUZIONE

Il presente volume, vuole dare un contributo critico a quel periodo che va dal 1860 e che si riferisce a quanto accadde subito dopo lo sbarco di Giuseppe Garibaldi in Sicilia con i suoi mille e al lungo cammino che il Re di Sardegna Vittorio Emanuele II fece per andarlo ad incontrare in Campania precisamente a Teano, e prendere di fatto possesso di quasi tutta l'intera Italia con la sola esclusione delle poche terre rimaste nelle mani del Papa che era ancora un Papa-Re.

Il suo cammino è costellato di proclamazioni e di adesioni di tutti i territori attraversati. Gli attraversamenti secondo molti studiosi furono delle vere e proprie invasioni e le adesioni furono, città per città, dei veri e propri colpi di stato.

Il nostro interesse principale è quello di esaminare i mutamenti sociali che derivarono nell'immediato momento successivo alla conquista del Sud.

Vi sono luci e ombre per questo periodo. Al di là del modo in cui gli storici hanno trattato i vincitori e quindi hanno facilmente inneggiato all'impresa dei mille è interessante comparare i momenti di positività, che ci sono indubbiamente stati, con i momenti di alta negatività, a volte sconfinanti nella ferocia dei militari piemontesi. Dietro l'inno della nascita dell'Italia vivono anche le ombre delle stragi di interi paesi e della conseguente nascita o rinascita di un brigantaggio, talvolta di difesa, altre di

attacco, ancora oggi fenomeno in discussione. Anche detto fenomeno si presenta tra le luci di un inno al perso Re di Napoli e le truci ombre di vendette personali, locali e persino di ferocia, per ingordigia e sadismo, degli stessi briganti, spesso simili agli atteggiamenti feroci dei soldati piemontesi.

Molti anni dopo, con il 20 settembre 1870 e la Breccia di Porta Pia, sembra ultimato il momento costruttivo dell'Unità d'Italia. Il Papa non è più Re, Vittorio Emanuele II è scomunicato, l'Italia è formalmente costruita ma, l'Italia ancora non c'è.

Il capitolo di chiusura tende ad indagare su questi primi momenti successivi alla Breccia di Porta Pia e alle prime operazioni di ordinamento dello Stato.

La piccola monarchia sabauda si trovò di colpo a governare uno stato enorme per le proprie esperienze. Tale monarchia si proclamava, secondo alcuni si auto-proclamava, la più antica d'Europa e in una appendice riportiamo le linee essenziali della storia sabauda.

Il punto di partenza di questo lavoro è stato quello di ampliare un precedente lavoro, pubblicato nel 2011, di due degli autori di questa opera , precisamente Franco Eugeni e Giuseppe Gliatta.

Il compito del terzo autore Giovanni Ippoliti è stato appunto quello di ampliare, notevolmente, il lavoro dei due autori suddetti, specie per la parte relativa al dopo la costituzione del Regno d'Italia, utilizzando numerose ricerche d'archivio e di confronti sugli argomenti.

Il progetto finale è stato il riunire le loro ricerche dei tre autori in una più vasta edizione costituente questo volume telematico aperto anche ad ulteriori contributi sul tema, che si possa aggiungere in futuro.

CAPITOLO I

VITTORIO EMANUELE II DA ANCONA TEANO

1.- Vittorio Emanuele conquista Umbria e Marche

Per tornare al movimento per l'Unità d'Italia sussistono forti polemiche sulla cosiddetta espansione del popolo del Nord e la costituzione dell'Unità italiana. Secondo molti chi ha tratto vantaggio dall'unità d'Italia non è stato affatto il popolo del Nord, bensì i Savoia che hanno espanso il loro regno con l'aiuto di inglesi, francesi, prussiani, a scapito del Lombardo-Veneto, che secondo Carlo Cattaneo avrebbe dovuto federarsi con l'Austria, a scapito ancora del Regno delle Due Sicilie e dello Stato della Chiesa. Come sempre chi vince scrive la storia, così che a scuola si spiega che l'Unità d'Italia fu una gran bella cosa, ma non si accenna alle stragi di contadini, al saccheggio dei garibaldini o al vero motivo che ha spinto i Savoia ad invadere il Sud, a invadere Napoli che era una perla d'Europa. Raccontano episodi terribili, quali la strage di Casalduni e Pontelandolfo del 1860. L'ordine di Cialdini era di entrare in paese, fucilare gli

abitanti, ad eccezione di donne e infermi ed incendiarlo. Iniziarono a fucilare i preti e gli uomini e, quindi, ad incendiare il paese. Si udiva il rumore di quei poveri diavoli cui la sorte era di morire abbrustoliti o sotto le rovine delle case. Chi usciva di casa veniva colpito con le baionette, chi scappava veniva preso a fucilate. Cialdini fu definito da parecchi un criminale di guerra, fu chiamato il boia di di Casalduni e Pontelandolfo e il macellaio di Gaeta. La partecipazione a favore del Regno di Sardegna delle Marche papaline e degli Abruzzi “*rignicoli*” fu comunque notevole. Vediamo alcune date salienti:

13 settembre 1860. Gli austriaci e i papalini, sconfitti dall'esercito sardo a Castelfidardo, si rifugiarono in Ancona per tentare l'ultima difesa dei territori pontifici. Il pericolo di un intervento austriaco era stato sempre tenuto presente dal Comando Sardo. Prendere Ancona significava scongiurarlo. Il piano di invasione delle Marche e dell'Umbria elaborato dal Generale Manfredo Fanti (1806-1865), che era stato nominato da Cavour, quale Capo di Stato maggiore dell'Esercito Sardo, teneva ben presente questo pericolo. Con lui, il Generale modenese Enrico Cialdini (1811-1892), avrebbe operato lungo la litoranea adriatica. Fanti doveva iniziare ad operare nell'Umbria, e, conquistatala, avrebbe marciato, attraverso la strada per Colfiorito, su Ancona. All'azione dei due eserciti avrebbe concorso la flotta sarda agli ordini dell'Ammiraglio Carlo Pellion di Persano (1806-1883). Una volta conquistata Ancona, la piazzaforte sarebbe stata, la base di operazione sul mare contro l'Austria. Se l'Austria non si fosse mossa, i due eserciti, riuniti, avrebbero marciato verso sud per portare nell'alveo

moderato l'iniziativa garibaldina, impedendo la costituzione di una repubblica mazziniana nel meridione d'Italia.

L'esercito pontificio era comandato dal Generale francese Christophe Louis de Lamoricière (1806-1865), creatore del corpo pontificio degli zuavi, già ministro della guerra francese, ma caduto in disgrazia ed esiliato sotto Luigi Napoleone¹ (1808-1873), Presidente della Repubblica francese (1848-1852) e al momento Imperatore (1852-1870) di Francia.

Dopo la battaglia di Castelfidardo, il Generale Lamoricière, temendo che il Cialdini volesse tagliarlo fuori da Ancona, arretrò rapidamente verso questa città e tra il 16 e il 17 settembre, per Monte Lupone e Recanati, giunse a Loreto. Tuttavia la via per Ancona era ormai chiusa dall'esercito sardo, ma egli ugualmente tentò un'impresa disperata, si aprì un passaggio, ma riuscì solo, con una cinquantina di uomini, a riparare ad Ancona.

Il 19 settembre i Pontifici rifugiatisi a Loreto si arresero e il 20 settembre il generale Fanti si portò a Macerata e a Loreto, e da qui le operazioni di guerra, da terra e dal mare, si concentrarono su Ancona. La squadra navale dell'ammiraglio Perrano con la "*Vittorio Emanuele*", aprì la via del porto alle navi sarde. Il Lamoricière inviò un parlamentare all'Ammiraglio Persano per trattare la resa, ma il generale Fanti, non ricevendo alcuna comunicazione, per due giorni continuò a bombardare Ancona, che di fatto era ormai circondata da mare e da terra, compiendo un inutile massacro. Solo la mattina del 29 settembre fu conclusa la resa. L'assedio era costato ai sardi 400 uomini e circa la metà ai Pontifici. Dei morti non si è mai saputo nulla. Intanto il Pontefice

¹ Luigi Napoleone era il figlio terzogenito del Re d'Olanda Luigi Bonaparte (fratello di Napoleone) e della regina Ortensia di Beauharnais (figlia di Giuseppina).

pronunziava in concistoro una severa allocuzione, in cui protestava contro l'usurpazione e invocava l'aiuto dei principi cattolici, invocazione che non ebbe ascolto. Il 29 settembre 1860 il Generale Cialdini conquista di Ancona che divenuta così sarda, cambia il suo ruolo. Da piazzaforte periferica di uno Stato al tramonto, diventa una piazzaforte di primaria importanza di uno Stato chiamato a partecipare alla formazione dei nuovi equilibri tra le Potenze, non solo mediterranei, ma anche europei. Ed Ancona stessa inizia, da quel 29 settembre 1860, uno sviluppo sociale, economico ed urbanistico di prima grandezza, che la percorrerà per tutto l'800 e la prima metà del secolo breve. Con la sconfitta delle truppe pontificie, il Re di Sardegna, non ancora Re d'Italia, Vittorio Emanuele II, il 3 ottobre sbarcò nel porto di Ancona, dove lo accolsero le sue truppe schierate al porto ed una folla festante. V'era tuttavia chi vedeva in lui il liberatore, chi l'usurpatore, anche per il fatto che la città di Ancona e le intere Marche, negli ultimi decenni, avevano visto un susseguirsi continuo di governi instabili. Lo stesso giorno 3 ottobre a cavallo Re Vittorio Emanuele II entrava trionfale ad Ancona per prendere in mano le redini dell'esercito e della guerra, con destinazione Napoli.

Dopo le battaglie di Ancona e Castelfidardo le Marche e l'Umbria furono di fatto annesse al Regno d'Italia. In realtà i risultati di queste due annessioni furono pubblici solo nei giorni 4 e 5 Novembre 1860, quando Re Vittorio Emanuele era già a Napoli. Per le MARCHE i votanti iscritti furono 212.000, votarono 134.977 (per l'annessione 133.765, contro 1.212). Per l'UMBRIA i votanti iscritti furono 123.000 e votarono 97.708 (per l'annessione 97.040, contro 380). Al Papa che rientrerà in possesso di

Viterbo, Tivoli, Subiaco con tutto il Patrimonio che con le province di Marittima e Campagna formeranno il nuovo ridimensionato Stato Pontificio.

Dopo la caduta di Napoleone, c'era stato Gioacchino Murat, poi l'Imperiale Regio Governo Austriaco, poi il ritorno del Governo Papale sancito dal Congresso di Vienna. Erano passati poi attraverso i moti carbonari del 1821 e l'anno successivo i fermenti della Giovane Italia. Ancora, subito dopo i moti del 1848, Garibaldi che a Macerata forma una sua legione. sempre nel 1849, essendo le Marche nello stato Pontificio, si ritrovano sotto la, sia pur breve, Repubblica Romana e con il triumvirato di Mazzini, Armellini e Saffi. Da ricordare che Saffi aveva studiato a Osimo, e la sua presenza nel triumvirato fu gradita al popolo delle Marche. Sulla fine del 1849 le truppe austriache occupano Ancona e l'intera Regione, che rimarranno a presidiare fino a tutto il 1857.

Questo avvicinarsi di diverse strutture governative, spesso instabili e provvisorie, fece illudere che anche l'arrivo dei Piemontesi, in realtà una vera e propria occupazione, non potesse che essere di breve durata. Dopo il suo arrivo, Vittorio Emanuele II, iniziò quasi immediatamente il suo viaggio verso il Tronto che era appunto l'antico confine tra l'ex Stato Pontificio e l'ex Regno di Napoli. Qui resistevano ancora le fortezze di Capua, che cadrà il 2 novembre 1860; di Gaeta, che cadrà il 14 febbraio 1861; di Messina, che cadrà il 13 marzo 1861 e soprattutto quella di Civitella del Tronto, ultima a cadere, esattamente il 20 marzo 1861, quindi 3 giorni dopo la effettiva proclamazione del Regno d'Italia.

Vittorio Emanuele visitò Loreto accolto dal Collegio dei Canonici, visitò il Collegio Illirico, dove erano ospitati i feriti di Castelfidardo, e quindi proseguì verso il Sud.

Sostò a Grottammare, nella villa dei Marchesi Laureati dall'11 al 15 ottobre. Vittorio Emanuele era seguito dal suo Stato Maggiore e dall'esercito, che si accampò sulle alture attorno alla cittadina. E a Grottammare Vittorio Emanuele II, ricevette varie delegazioni. La delegazione del Regno di Napoli che gli offriva la corona di tale Regno era composta da circa 25 persone, tra cui Luigi Settembrini ed era capeggiata da Ruggero Bonghi che sarà poi Ministro della Pubblica Istruzione del Regno d'Italia (1874-1876); essa era venuta attraverso varie peripezie seguendo itinerari pericolosi (dato il permanere ancora del Governo Borbonico anche se traballante) ad offrire a Re Vittorio la corona del Regno di Napoli. Bonghi indirizzò al Re un alato discorso invitandolo a liberare il Sud. Il discorso terminava così: *“Voi avete già promesso di soddisfare, con la maggior sollecitudine in poter vostro, il voto più ardente ed unanime del popolo napoletano vedere e salutare il suo Re. Interpreti di questo voto noi deponiamo nelle mani della Maestà Vostra l'indirizzo del Municipio di Napoli...”*.

Dopo il soggiorno ad Ancona e le visite a Macerata e Loreto, Vittorio Emanuele II, in quell'ottobre del 1860, si ferma anche a Grottammare, tappa del suo cammino verso l'Abruzzo. In questa cittadina ha modo di manifestare quella sua fama di conquistatore di donne che per la vita lo ha accompagnato, con il cosiddetto incontro con la bella marchigiana Artemisia P. Nella cittadina Vittorio Emanuele II resta un paio di giorni, il tempo di sbrigare pratiche civili e militari e per ricevere i maggiorenti del luogo. Il sovrano concede anche alcune udienze ed è in una di queste occasioni si presenta il cancelliere P. il quale porta al Sovrano una “istanza”, Il Cancelliere ha la buona idea di portare con sé la figlia Artemisia e fin dal primo colloquio la fanciulla colpisce il Re che

si intrattiene con lei, solo a sola, un'oretta buona. La sera dopo, alle tre di notte, una carrozza di corte si presenta davanti alla casa della famiglia P. per condurre Artemisia alla residenza del Sovrano e questa volta l'incontro dura un paio d'ore. Pettegolezzi di paese? Non sembra proprio, poiché lo stesso P., ottenuto quanto desiderava, con la figlia segue il Re fino a Giulianova e successivamente la ragazza va a Torino e il cancelliere è nominato Giudice in un tribunale. Il 14 ottobre poi (era di domenica) il Re ascoltò la Messa nel vecchio paese di Grottammare, messa celebrata dal cappellano di corte. Il 15 ottobre alla testa del suo Stato Maggiore passò per San Benedetto del Tronto ed a cavallo del fiero "Solferino" alle ore 10,30 oltrepassò il Tronto, attraverso la secolare barriera tra lo Stato Pontificio e il Regno di Napoli, ed invadendo di fatto gli Abruzzi.

A ricordo del fatto fu apposta a Grottammare all'esterno della villa questa lapide: "*In questa casa che alle genti latine sarà storico documento Vittorio Emanuele II nell'ottobre dell'anno 1860 meditò per cinque giorni la redenzione dell'Italia intera che iniziata dai suoi padri a San Quintino a Goito a Peschiera ebbe in questo luogo un principio i eroica esecuzione col ricevimento della Deputazione Partenopea offrente a Lui con la Corona di Napoli la Corona d'Italia*". Nell'interno del Palazzo, in una parete dell'ampio scalone che conduce al piano nobile, un'altra lapide scolpita con caratteri d'oro recita: "*Nei giorni XI XII XIII XIV XV ottobre MDCCCLX Vittorio Emanuele II Primo Re d'Italia muovendo alla testa delle sue schiere verso le meridionali provincie fermò qui stanza. A perpetuare un tanto evento la famiglia dei Marchesi Laureati pose questa pregiata memoria*

2.- Vittorio Emanuele entra in Abruzzo

In Abruzzo² molti problemi si presentavano da una forma di incertezza dovuta a chiari contrasti tra coloro che erano seguaci di Mazzini ed auspicavano una conclusione repubblicana e coloro che invece erano dell'avviso che l'unica strada da seguire, per creare un movimento unitario che avesse garanzia di successo, era porsi sotto la protezione e la guida sabauda. Un rapporto tra l'Abruzzo e la nobiltà che iniziava ad occuparsi del sociale risaliva al 1855 quando il principe Torlonia ottiene l'appalto ed inizia i lavori di prosciugamento del Lago del Fucino

Così diversi personaggi della cosiddetta nascente borghesia costituirono una Delegazione di Abruzzesi che sollecitasse il Re Vittorio a varcare il Tronto ed occupare gli Abruzzi per proseguire poi incontro a Garibaldi. Della Delegazione fecero parte sia proprietari terrieri che religiosi progressisti, i quali in fondo, più che pensare all'attacco definitivo al Regno delle Due Sicilie, erano preoccupati del dilagare di un movimento sostanzialmente repubblicano e di un possibile avvicinamento dei garibaldini, dei quali i benpensanti avevano timore. Così partì una Delegazione abruzzese che raggiunse il Re ad Ancona. La delegazione abruzzese, forte di 42 persone³ presenta una petizione, datata 4 ottobre, era guidata da Vincenzo Irelli, sindaco di Teramo. Furono appoggiati da un altro famoso abruzzese Giuseppe Devincenzi⁴, presente ad Ancona come portavoce di Cavour, il cui fratello Giovanni era nella Delegazione quale Sindaco di Notaresco. Giuseppe Devincenzi era in contatto costante con Cavour sia utilizzando il

² Non riteniamo opportuno riassumere in un paragrafo una mini storia dell'Abruzzo. Il lettore interessato può consultare "Breve storia dell'Abruzzo, dalla preistoria all'epoca Moderna" A. Polla 1986 Cerchio (AQ).

³ L'elenco dei componenti della delegazione è riportato a pagina 873 di Raffaele De Cesare "La fine di un regno", (I Ed.) 1909, S.Lapi, Città di Castello (PG) – (III Ed.) 1969, Longanesi & C., Milano.

⁴ Giuseppe Devincenzi (1814–1903) è stato un politico abruzzese di origini di Notaresco(TE). Parlamentare a Napoli nel '48, dopo i moti fu esule in Gran Bretagna fino al '60. Accompagnò Re Vittorio Emanuele II nella sua marcia da Ancona a Napoli..Fu Ministro dell'Agricoltura e dei Lavori Pubblici del Regno d'Italia nel governo Farini e nei Governi Ricasoli II e Lanza ed è stato Presidente della Società degli Agricoltori italiani dal giugno 1895 al febbraio 1896.

telegrafo sia muovendosi tra Torino ed Ancona. La delegazione viene ricevuta in udienza dal re sabauda il 5 Ottobre del 1860. La petizione dopo varie questioni sostanzialmente concludeva: “ ... *Supplichiamo perciò istantaneamente la M.V. di affrettare il momento in cui i nostri voti siano coronati dalla sua accettazione, ed in cui sia a noi dato di entrar di fatto nella gran famiglia italiana per godere all’ombra del migliore dei Sovrani i benefici della libertà e dell’ordine congiunti insieme*”.

Di questa delegazione facevano parte tra gli altri: Vincenzo Irelli⁵, Sindaco di Teramo, che la guidava, Giovanni Devincenti, Sindaco di Notaresco, fratello del sopracitato Giuseppe e portavoce di Cavour ad Ancona, Francesco Rapagnetta D’Annunzio⁶, il Marchese Francesco Farina, l’ex Sindaco di Pescara Saverio Brina⁷ (sindaco dal 1858 al luglio 1860 luglio), il delegato, del Comune di Chieti, Antonio Brunetti⁸, l’Abate di S.Cetteo Settimio De Marinis, il Cavaliere Emidio Coppa al tempo Sindaco di Città S. Angelo, il colto Canonico Ariondante Mambelli di Atri, professore di Filosofia del Diritto ed il canonico chietino Goffredo Sigismondi.

Prima dell’arrivo di Vittorio Emanuele II a Giulia (l’attuale Giulianova) varie questioni⁹ ed eventi vari si manifestarono in loco. Intanto l’8 Settembre il Sindaco operante a Giulia, a quel tempo, il bizzarro ed integro Barone Gaetano Ciaffardoni, indisse il canto di un “*te Deum*” per il felice ingresso del Dittatore Garibaldi a Napoli,

⁵ A questo importante personaggio di quel momento storico, recentemente, la Banca di Teramo, ha donato alla città di Teramo un busto dell’illustre Sindaco, busto che è esposto nel giardino “I Tigli”, ove per opera della suddetta Banca, sono esposti busti di personaggi illustri della città.

⁶ Futuro padre di Gabriele D’Annunzio, che in realtà si chiamava Rapagnetta. Gabriele nacque a Pescara il 12 marzo del 1863.

⁷ Al Brina era succeduto per il mese di Agosto Antonio D’Annunzio, rimosso e sostituito da Silla De Marinis, Sindaco in carica al momento dei fatti.

⁸ Antonio Brunetti non si presentò al re, non condividendo un’affermazione contenuta nella petizione. Cfr. Antonio Brunetti “*Memoria del 1860 per Antonio Brunetti*”, Chieti, Tipografia Gialloredo, 1888.

⁹ Cfr. Riccardo Cerulli, *Abruzzo oggi*, Teramo, 1968 (pg.160 e seguenti e relative note). Tutta la parte dedicata a Giulia è in parte presa da questo volume.

ed inviò parimenti ai Sindaci di Tortoreto e Mosciano alcuni atti da pubblicare, provenienti dal Governo Prodittoriale della Provincia di Teramo. Infatti nella prima decade di Settembre a Teramo si era costituito un Governo Prodittoriale in nome di Sua Maestà Vittorio Emanuele II, Re d'Italia e del Dittatore Generale Giuseppe Garibaldi, costituito da eminenti personalità, noti come contrari ai Borboni, quali Clemente De Cesaris, Pasquale De Virgili e Trojano Delfico. Come Governatore scelsero il De Virgilis. Segretari del Governo furono designati: Emidio Mezzopreti, Valerio Forti, Luigi e Berardo Bonolis, Carlo Campana e Nicola Marziale. Il Comitato d'azione era integrato da Antonio Tripoti, nominato Comandante le Armi della Provincia.

Sono le 10 del mattino del 15 ottobre, siamo sulla riva del fiume Tronto verso Martinsicuro, al confine tra Stato Pontificio e l'Abruzzo, avamposto del Regno di Napoli. Sul suo cavallo bianco, Solferino, il re di Sardegna e Piemonte, che ha da poco lasciato Villa Laureati a Grottammare, è pronto a fare il passo decisivo: fare il suo ingresso nel Regno di Napoli per raggiungere Giuseppe Garibaldi che, dopo aver fatto il suo ingresso a Napoli, il 7 settembre, mettendo in fuga Francesco II di Borbone rifugiato a Gaeta, prosegue la guerra di conquista della Campania.

Sono le 11 del 15 ottobre 1860 quando Vittorio Emanuele con il suo seguito mette piede in Abruzzo, accolto da una popolazione festante, con archi di fiori e grida di entusiasmo. Alle 15 del pomeriggio Vittorio Emanuele, a cavallo di Solferino, circondato dal suo stato maggiore, fa il suo ingresso a Giulia (odierna Giulianova), *“la*

prima città che incontra, collocata ad anfiteatro su una di quelle dolci colline teramane, degradanti al mare”.

Giulianova (ex Giulia) è un comune di circa 23 mila abitanti della provincia di Teramo (Abruzzo). con vocazione commerciale e turistica. Il suo territorio si estende per 27 kme si divide in due nuclei detti : *Giulianova Paese* e *Giulianova Lido*. Le origini della città risalgono al III secolo a.C., quando fu la colonia romana *Castrum Novum*. La città, spopolatasi per le invasioni barbariche, assunse in età altomedievale, il nome di *Castrum Sancti Flaviani*¹⁰. Il borgo Castel S. Flaviano fece parte del Regno Ostrogoto, del Ducato di Spoleto, del Regno di Sicilia e infine del Regno di Napoli. Nella seconda metà del XIV secolo divenne proprietà della ricca e potente famiglia degli Acquaviva, che ne fece una delle sue residenze principali fino alla distruzione avvenuta nel luglio del 1460 a seguito della sanguinosa battaglia di *San Flaviano d'Ascoli (battaglia del Tordino)*, combattuta nei pressi della città fra aragonesi e angioini capitanati rispettivamente da Alessandro Sforza e Federico da Montefeltro e da Jacopo Piccinino. Circa dieci anni più tardi (1470), Giulio Acquaviva d'Aragona, duca d'Atri e signore del luogo, preferì ricostruire Castel San Flaviano non sulle sue rovine, bensì su un'altura situata a circa settanta metri sul livello del mare, a breve distanza dall'anteriore centro abitato. Il nuovo nucleo prese da lui il nome di *Giulia* (o *Julia*), cui venne aggiunto, già in età contemporanea, il qualificativo di *Nova*. Era nata l'attuale denominazione della città: Giulianova. Nei secoli successivi Giulianova subì alcuni devastanti saccheggi: nel XVI secolo da parte dei Lanzichenecci, e, in età napoleonica, da parte dei francesi che distrussero l'Archivio Ducale. Nei primi decenni del Novecento divenne stazione balneare e sorsero splendide ville liberty che ancora oggi costeggiano il lungomare e il viale dello Splendore, nella parte alta della città.¹¹. Nel dopoguerra Giulianova è tornata ad essere una città

¹⁰ Il nome fu assunto in ricordo di San Flaviano, Patriarca di Costantinopoli e Martire, le cui spoglie, secondo una leggenda, sarebbero state portate in Italia nel V secolo e avrebbero raggiunto miracolosamente le coste giuliesi a seguito di una tempesta.

¹¹ In quegli anni venne edificato anche il lussuoso albergo *Kursaal*, oggi adibito a congressi e mostre. Durante il ventennio fascista, progettato da Giuseppe Meo, venne realizzato il grande *Lungomare Monumentale* che si ispirava al *viale della Vittoria* a Bengasi, progettato dal celebre Arnaldo Foschini

prospera, fra le tre più popolate ed economicamente importanti della propria provincia di appartenenza.

Un caso interessante legato al passaggio per Giulia è il *fatto del telegramma*. A Giulia esisteva il telegrafo elettrico da pochi mesi e il telegrafo ebbe un ruolo interessante nella corrispondenza tra il Dittatore Garibaldi e Giulia e tra l'Esercito piemontese e il Governatore di Teramo. Antonio Tripoti ricevette un telegramma dagli uffici della Dittatura, precisamente un telegramma inviato da Agostino Bertani, Segretario generale della Dittatura di Napoli. Secondo alcuni il telegramma aveva il testo che segue “*ricevete i piemontesi a fucilate*”, secondo altri “*raccoglietevi in numero ampio sul fiume Tronto ed impedite, a qualunque costo, l'entrata dei piemontesi*”. Si scoprì facilmente che Agostino Bertani aveva antipatia per una soluzione monarchica ed era un fautore di una soluzione repubblicana di stile mazziniano e che forzatamente operò in tal senso. Il Bertani, naturalmente fu mandato via subito dopo i fatti. Seguì di qualche giorno un nuovo telegramma di Garibaldi a Tripoti “*accogliete i Piemontesi come fratelli*”. Il colonnello Tripoti, del resto notoriamente a favore del Re, non avrebbe dato credito alla comunicazione di Bertani poichè era filo piemontese ed in ogni caso non avrebbe rischiato la fucilazione per obbedire a quell'ordine. Del resto la fedeltà di Tripoti era ben nota ed anche testimoniata del Canonico atriano Ariondante Mambelli¹² (1819-1890), uno dei firmatari dell'invito a Vittorio Emanuele II a muoversi verso il Sud ed assumere la corona di Re d'Italia. E' probabile che dietro questi contraddittori telegrammi ci sia stata sempre la lunga mano di Cavour che voleva e doveva giustificare

¹² Ariondante Mambelli, di Atri, nel 1851 fu processato e condannato dai Borboni perché legato alla Giovane Italia e perché di idee liberali. Fu sospeso a divinis dal Vescovo di Penne ed Atri.b

l'intervento militare piemontese nel Reame delle Due Sicilie, la migliore scusa era il per ristabilire il turbato ordine. Infatti esiste un quarto telegramma di Vittorio Emanuele II a Napoleone III, per tranquillizzarlo e tenerlo lontano dagli eventi, con il seguente testo: *"Dolente di non aver potuto dare annunzio preventivo alla M.V., passo il Tronto e vado a Napoli ad impedire la proclamazione della Repubblica"*. In effetti il pericolo esisteva in quanto all'ingresso di Garibaldi a Napoli Giuseppe Mazzini lo aveva raggiunto. Tuttavia Garibaldi era cosciente del fatto che il proclamare una repubblica avrebbe costretto diversi regnanti europei ad intervenire. Per Garibaldi era chiaro: l'unità poteva farsi solo con il regno sabauda. Del resto sul caso dei telegrammi nei giorni successivi polemizza anche il Generale Cialdini scrivendo a Garibaldi *"Voi non siete l'uomo che io credevo. Voi non siete il Garibaldi che io amai. Mi sono noti gli ordini dati da voi, o dai vostri, al Colonnello Tripoti, per riceverci negli Abruzzi a fucilate"*. Indubbiamente possiamo commentare che Cialdini, probabilmente, non scrive in buona fede, dato che in seguito si adopererà, sicuramente in accordo con Cavour, per ottenere lo scioglimento dell'Esercito Meridionale dei *"volontari di Garibaldi"*.

Il 15 ottobre 1860 alle ore 15, sul suo destriero bianco "Solferino" Vittorio Emanuele II sale dalla Marina a Giulia¹³, seguito da tutto il suo Stato maggiore¹⁴. Lo attesero presso il *Largo da Piedi* (oggi Piazza della Libertà, con un magnifico belvedere), il Sindaco di Giulia Gaetano Ciaffardoni, il Governatore di Teramo Pasquale De Virgili, il segretario del comitato teramano Emidio Mezzopreti, il Sindaco di Teramo Vincenzo Irelli e

¹³ Cfr. Riccardo Cerulli, op.cit. (pg.150-151 e note 93 e 94)

¹⁴ Tra questi ricordiamo il Ministro degli interni Luigi Carlo Farini, il Generale in capo Manfredo Fanti, il D'Aragona, il Menabrea e gli abruzzesi Giuseppe De Vincenzi, Salvatore Tommasi e Francesco de Blasiis.

numerosa folla costituita da popolani e contadini che inneggiarono al Re, ed il Re li salutò scoprendosi la testa del berretto da Generale e lo levò in alto. In questo gesto di saluto al meridione sarà scolpito da Raffaello Pagliaccetti nel monumento collocato proprio a *Largo da Piedi*, che sarà inaugurato qualche anno dopo, il 26 Agosto 1894. Con il seguito del Re, fu ospitata a Giulia presso la casa di campagna della Famiglia Massei, anche la bella Rosina Vercellana, moglie morganatica del Sovrano e futura Contessa di Mirafiori¹⁵. Il sindaco Ciaffardoni¹⁶ con la fascia a tracolla disse al Re: *”Maestà, come Sindaco le offro le chiavi della città, perché Vostra Maestà ha già le chiavi dei nostri cuori”* – poi cacciandosi davanti al Re, disse – *”Vostra Maestà è un ladro, perché ha rubato il cuore di tutti gli italiani”* Il Re gradì e sembra rispondesse *”Eh via Barone, come sapete, mi avete chiamato e sono venuto”* riferendosi chiaramente all’invito ricevuto dai Comuni Abruzzesi. Il Re fu ospitato presso la residenza del Conte di Castellana, ancor oggi esistente, anche se in stato di abbandono, residenza detta *”alla Montagnola*, palazzo dal quale si gode il panorama sia del mare che della montagna. Per il Re fu approntata la così detta sala d’angolo, esposta a mezzogiorno, che era stata la camera della vecchia duchessa d’Atri. Il giorno prima era arrivato a Giulianova il Marchese Salvatore Villamarini, ambasciatore del Regno di Sardegna a Napoli, per riferire al Re sulla situazione dei territori che doveva raggiungere nei giorni successivi. Villamarina informa il Re che tutte le popolazioni sono a favore suo e che i plebisciti porteranno un sì a favore dell’unificazione, auspicando maggior diritti e

¹⁵ Le Signore locali fecero critiche feroci alla “bella Rosina” e si disse che vestiva in modo teatrale, senza grazia e senza garbo.

¹⁶ Si narra che la sera ad un banchetto un sindaco, forse di Giulianova, inneggiasse al Re con *”uno-due e tre viva il Re”* e si dice che il Re rispondesse argutamente *”quattro, cinque e sei viva lei”*. Ma non ci sono prove storiche di questa simpatica battuta.

minori sacrifici . Del resto anche a Giulia la sera prima, sotto la finestra del Villamarini, erano sfilati i giuliesi con un SI sul cappello. Il Re gradì molto l'ospitalità e offrì alla Contessa, che nasceva Obreskoff, uno splendido bracciale e A Carlo Acquaviva¹⁷, Conte di Castellana di Castellana, marito della Contessa, il Re offrì le insegne di Cavaliere dell'Ordine di S. Maurizio. Il Conte per l'occasione indossava la divisa di Colonnello della Guardia Nazionale.

Il sindaco Barone Ciaffardoni, nella sua "Cronaca"¹⁸ riporta un suo colloquio con il Generale Manfredo Fanti, risalente alla sera del 15 ottobre 1860. mentre il Re si intratteneva piacevolmente con il Conte e la Contessa di Castellana, nella loro villa alla Montagnola. L'alto ufficiale Sabauda diceva al Barone che la piacevole cittadina di Giulia poteva diventare – in breve – *“un delizioso e salutare stabilimento per gli annuali usi balneari, non più praticati sotto il cielo, all'instabilità dell'atmosfera”* – Ciaffardoni assentiva – *“per un ritorno anche dagli uomini più aperti alle terme di romana memoria”* – Fanti aggiungeva pure che a suo avviso, con l'avvento della Ferrovia Teramo avrebbe avuto vantaggi, disse – *la Provincia di Teramo, in breve tempo, con il correre delle locomotive, nel litorale del nostro azzurro Adriatico, crearsi interessante emporio commerciale, ameno ritrovo per tutti gli interessi delle industrie abruzzesi, in comodi locali allo scopo costruiti”*.

Effettivamente la zona marina dopo l'inaugurazione della Ferrovia Milano-Lecce, avvenuta nell'agosto 1863 si costituì in Marina di Giulia. Attorno alla Stazione ferroviaria furono rapidamente

¹⁷ Carlo Acquaviva fu convalidato come Deputato il 3 Marzo 1861 dal Nuovo Parlamento Italiano. Successivamente fu Senatore fino alla sua morte avvenuta nel 1878.

¹⁸ Gaetano Ciaffardoni, *“Cronaca: breve cenno di Castro e Giulia”*, 1861 (Bibl.Comunale Giulianova)

costruiti magazzini di deposito delle merci in arrivo e partenza, case di abitazione di commercianti e ferrovieri, trattorie, perchè intenso fu subito il movimento di viaggiatori per l'interno. Purtroppo la cattiva gestione della Società concessionaria dei lavori della Ferrovia aveva lasciato ampie zone di scavi, anche profonde, ove si accumulava acqua stagnante esalanti miasmi terribili. Fu questo grave ostacolo al decollo di quei luoghi come luoghi di balneazione. E' interessante notare che 13 anni dopo, nel 1873, sotto il Sindaco Pasquale De Martiis (1839-1905), il Consiglio Comunale, che non aveva mezzi economici per l'intervento, deliberò di affidare un incarico esterno a spese private. Fu Vincenzo Cantalamessa di Ascoli Piceno che costruì uno stabilimento non termale, in legno.

Il 15 ottobre 1860 Re Vittorio passa dalla Marina di Montepagano (oggi Roseto degli Abruzzi). Alle ore 11, Vittorio Emanuele attraversando il corso principale di Giulianova ripartì per raggiungere Castellamare Adriatico. Il Re attraversa "Le Quote" o "Marina di Montepagano" ovvero il luogo dove oggi si trova il Lido di Roseto degli Abruzzi.

Fin dai giorni precedenti una delegazione di paganesi, avendo saputo che il Re passando non sarebbe salito fino a Montepagano, aveva eretto nella marina di Montepagano, due archi di trionfo. Il primo davanti la villa di Giuseppe Devincenzi (nota oggi come Villa Mazzarosa), dove il re Vittorio Emanuele ricevette la Delegazione di Notaresco, guidata da Giovanni Devincenzi, fratello di Giuseppe (che faceva parte del suo seguito come portavoce di Cavour), il secondo arco, tre chilometri dopo davanti alla Villa Mezzopreti, dove il re sabauda ricevette la Delegazione del Comune di Montepagano guidata dal sindaco Achille Mezzopreti.

"Il giorno dopo il 14 ottobre, il Re con il suo Stato Maggiore riprese la marcia verso Napoli, ma non era previsto il passaggio per Montepagano, collocata troppo all'interno

rispetto alla Strada Regia. Così Achille Mezzopreti, che abbiamo conosciuto per le sue idee liberali e che di lì a poco sarebbe divenuto il nuovo Sindaco del borgo medioevale, organizzò una memorabile accoglienza per il Re d'Italia, allestendo un grande arco di trionfo allo sbocco della strada che portava a Montepagano. Lì convennero tutti, oltre il Mezzopreti, c'erano i preti della Chiesa ricettizia, i Decurioni (erano i Consiglieri Cominali del tempo) e molta folla.” Da W.Di Marco ¹⁹”

Roseto degli Abruzzi è un comune italiano di 24 mila abitanti della provincia di Teramo (Abruzzo) compreso tra le foci dei fiumi Vomano (a sud) e Tordino (a nord). Nell'ultimo decennio è stata interessata da un notevole incremento demografico. In realtà occorre ricordare che sulla collina esisteva l'antico Borgo di Montepagano mentre nella parte del mare dalla metà dell'Ottocento si stava sviluppando una Marina di Montepagano. L'intenzione di far nascere questa Marina risale ad un atto datato 30 Luglio 1857 quando i Sacerdoti della Chiesa ricettizia di Montepagano deliberarono di quotizzare un loro terreno in 12 quote allo scopo. Il 6 Settembre 1859 giunse l'autorizzazione di Francesco II di Borbone. La Marina di Montepagano fu chiamato in gergo popolare *Le Quote, e coloro che vi andavano a vivere "i cutaruli"*. Il centro abitato continuò a svilupparsi attorno alla stazione ferroviaria costruita negli anni sessanta dell'Ottocento, e Il 22 maggio 1887, l'agglomerato, che faceva allora parte del comune di Montepagano, fu ufficialmente battezzato *Rosburgo* mediante decreto reale di Umberto I, Re d'Italia. Il nome era stato proposto dal dott. Ciro Romualdi²⁰ (1805-1886), patriota noto e fervente. Con Regio decreto del 20 febbraio 1927 la sede comunale fu trasferita da Montepagano a Rosburgo, che, per l'occasione, cambiò ufficialmente il proprio nome in Roseto degli Abruzzi. Il motivo è da ricercarsi nell'impopolarità che il nome del comune *Rosburgo*, apparentemente germanizzante, godeva tra gli italiani .

¹⁹ Cfr. W. Di Marco, *150 anni. La storia di Roseto (1860-2010)*, Ed. Cerchi Concentrici, 2010 (cfr. pg19-20 – I Ediz.)

²⁰ Ciro Romualdi medico di Notaresco fu fervente ammiratore di Casa Savoia, antiborbonico, condannato dalla Gran Corte militare nel 1851 andò in esilio con il figliastro Pio Mazzoni e i figli Alessandro (morto nella battaglia del Volturno), Carlo e Pasquale. Cfr. G.Di Leonardo-M.R.Bentivoglio, *Garibaldini in Abruzzo (1860-1870)*, Media Edizioni, Teramo, 2002.

Mentre Garibaldi a Napoli si era autoproclamato Dittatore, in Abruzzo si erano costituiti dei Prodittatoriati. A Teramo Garibaldi nominò, come già ricordato, un Triunvirato formato da Clemente De Cesaris, Pasquale De Virgili che assunse il ruolo di Governatore e Trojano Delfico, a Chieti nominò prodittatore, con il ruolo di Governatore, l'intendente Vincenzo De Thomasis. A Castellamare-Pescara la situazione fu più complessa. La Fortezza era piena di militari comandati dal Colonnello Raffaele Piccoli. All'arrivo del telegramma che annunciava la presa di Napoli e la costituzione di un governi provvisorio si consigliava agli ufficiali di aderire al nuovo ordine, i militari si spaccarono e vi furono un paio di giorni di grande tensione. Molti di loro abbandonarono il Forte dedicandosi al saccheggio. Il 15 i militarti arrestarono Clemente De Cesaris ed Antonio Trpodi, ex loro prigionieri politici, liberati da Garibaldi e venut a Pescara con la nomina di pro-dittatore di quella Provincia l'uno e di Comandate della Guardia Nazionale l'altro. Con l'aiuto dell'Abate Settimio De Marinis i due si fanno scarcerare e trattano lo scioglimento delle truppe e operano per il ritorno alla normalità²¹.

Il 15 ottobre il Re dopo la citata tappa a Giulianova e la successiva alla Marina di Montepagano, continuò il viaggio e proseguendo incontrò altri archi di trionfo a Silvi e a Montesilvano, prima di giungere alle ore 16 del pomeriggio a Castellammare Adriatico, a quel tempo parte nord della futura Pescara. Tra Castellamare e Pescara a quel tempo cittadine separate esisteva un dualismo ed un contrasto incredibile. Per

²¹ Tutto il capoverso è il riassunto di quanto si legge nel saggio del Marchese Francesco Farina dal titolo: "*Cronistoria dei fatti politici e militari avvenuti nell'anno 1860 nella Città di Pescara, piazza forte dell'ex Reame di Napoli, narrata da un testimone oculare*".

questo il Re fu ospitato nella villa del Cavaliere Emidio Coppa Sindaco di Città S. Angelo, oggi nota come Villa Sabucchi, Sindaco che era fedele monarchico e membro della delegazione che lo aveva raggiunto ad Ancona. Castellammare e Pescara rivendicavano entrambe il diritto di fornire la scorta reale, ma Vittorio tagliò la testa della discordia rinunciando alla scorta. Fu a Villa Coppa che il Re ricevette il Vescovo di Penne e varie deputazioni.

Castellammare Adriatico (oggi parte nord di Pescara) è il nome di un Comune d'Abruzzo che fu creato nel 1807 dalla divisione di una pre-esistente città di Pescara²². Precisamente la zona al nord del fiume Aterno Pescara, aggregata anche alla vicina Città Sant'Angelo, apparteneva alla Provincia di Teramo. Castellammare Adriatico nel 1807 contava circa 1.500 abitanti. La separazione conseguenza di discordie perenni tra gli abitanti le due differenti sponde del fiume²³, ma fu anche dettata da una riforma amministrativa²⁴ voluta dal Re Giuseppe Bonaparte. La zona a sud del fiume assunse l'omonimo nome di Pescara (Portanuova). La divisione creò problemi, gli abitanti del nuovo comune di Castellammare Adriatico rifiutò di accollarsi i debiti della vecchia amministrazione, mentre il nuovo ridotto Comune di Pescara, che ospitava una intera guarnigione dell'esercito, spingeva per la riunificazione dei due comuni. Ci sono testimonianze di interventi della guarnigione militare per evitare il peggio nei molteplici episodi di intolleranza tra le due sponde. Il 16 maggio del 1863 Re Vittorio Emanuele II, inaugurò a Castellammare, sulla linea adriatica, la stazione ferroviaria che fu detta "Stazione di Pescara". Questa creazione produsse un grande mutamento economico, come le creazioni delle tante stazioni della linea adriatica, per tutta la nuova Italia unitaria. Quindi grande impulso per

²² Recentemente è stato divulgato un prezioso documento riguardante la storia di questo territorio proveniente da un manoscritto di 1240 pagine, reperibile presso l'Archivio di Stato di Napoli, la cui ristampa e reinterpretazione a cura di Giovanni Cirillo ha il titolo "*Catasto Onciario di Pescara del 1754*"

²³ Per una storia dei luoghi si veda l'opera, parzialmente romanzata,, Licio di Biase, *La grande storia. Pescara - Castellammare dalle origini al XX secolo*, Edizioni TRACCE, 2010.

²⁴ Si tratta dell'applicazione della legge 132 - 8 agosto 1806 sulla "*Divisione ed amministrazione delle province del Regno*" e della legge 211-1 18 ottobre 1806, che istituiva i Decurionati nei Comuni e i Consigli Provinciali e Distrettuali e imponeva la sostituzione della figura di un così detto Camerlengo con quella di Sindaco.

l'economica locale, per il commercio, per il turismo dato che, prima della costruzione della linea adriatica molte aree di paesi che s'incontravano sulla linea e Castellamare tra questi, erano ancora rurali e i loro insediamenti, lontani dalla linea ferroviaria, si sperdevano nelle campagne. I comuni sulle due sponde opposte del fiume furono riuniti il 2 gennaio del 1927 con il decreto di elevazione a Provincia della città di Pescara, che conteneva anche la riunificazione dei due Comuni. Promotore dell'iniziativa di Gabriele D'Annunzio e principalmente per appoggio del ministro abruzzese Giacomo Acerbo²⁵ (1888-1969), che contava molto per la sua vicinanza a Benito Mussolini.

L'esercito reale marciava con un intenso e preciso programma di viaggio come testimonia un telegramma del marchese di Vullamarina a Cavour che precisa²⁶:

“S.M. il Re, ricevuto alla frontiera del Tronto dalle Autorità civili, militari ed ecclesiastiche della provincia di Teramo è giunta a Giuliano in mezzo ad un entusiasmo indescrivibile, . S.M. è scesa alla Chiesa dove tutto il Clero ha intonato il Te Deum. S.M. ha accettato l'ospitalità in una villa del conte di Castellana, duca d'Atri. – continuava in francese – Noi marceremo il più veloce possibile. Domani (Mercoledì, 16) andremo a Pescar, giovedì a Chieti, venerdì a Popoli, sabato a Sulmona, lunedì a Castel di Sangro e il mercoledì successivo ad Isernia”.

Castellamare era collegato a Pescara da un ponte di battelli sul fiume Aterno. Il Re attraversò il ponte e la sera assieme All'abate De Marinis disse “... che bel sito per una grande città!” La abusata profezia era stata anche detta , circa cinquant'anni prima dal grande illuminista teramano Melchiorre Delfico (1788-1835) che ebbe un grande ruolo

²⁵ Giacomo Acerbo, laureato a Pisa in agraria fu professore e Preside di Economia e Commercio a Roma. Nel primo governo Mussolini fu sottosegretario alla Presidenza del Consiglio e poi più volte ministro e promotore della riforma agraria che porta il suo nome. Per aver firmato l'ordine del giorno Grandi contro Mussolini, fuggì nelle campagne e si salvò dalla pena di morte fascista. Fu condannato a morte dagli alleati con pena commutata a 48 anni di carcere, passò alcuni anni in carcere insegnando ai carcerati e fu riabilitato nel 1951.

²⁶ Le citazioni virgolettate che riportiamo appaiono nel terzo volume dell'opera: “La liberazione del Mezzogiorno e la formazione del Regno d'Italia – Carteggio di Camillo Cavour”, Torino

per l'Abruzzo sotto Gioacchino Murat. Sembra che la stessa frase fu ripetuta dal Re il 16 maggio del 1863, quando fu di nuovo sul luogo, per inaugurare la stazione ferroviaria di Pescara, sulla linea adriatica.

Pescara. La Provincia di Pescara attuale è la fusione di Castellare e della vecchia Pescara. Il territorio provinciale non è molto ampio, è disposto su 1225 kmq e con 264.981 abitanti ed è suddivisa in **46 comuni**, comprende gran parte del bacino del *fiume Pescara* e del *Tavo-Saline*. E' l'antico *Vicus Aternum*, importante città e porto degli antichi popoli dei Marrucini, Peligni e Vestini. Dopo le distruzioni ad opera delle diverse **invasioni barbariche**, risorse con il nuovo nome di *Piscaria*. Nel XV secolo il castello fortificato fu una posizione militare al centro delle lotte tra Angioini e Aragonesi, nel 1528 ne prendono possesso gli Avalos, che cambiarono il nome ed ottennero il titolo di marchesi di Pescara. Il luogo fu fortificato da Carlo V, che respinse i Turchi nel 1566. Al tempo della discesa dei francesi del 1799 e della breve stagione della Repubblica Napoletana (1798-1799), la fortezza di Pescara è conquistata, nel dicembre 1798 dal Generale Duhesme che nominò a capo della fortezza il cittadino Ettore Caraffa conte di Ruvo, assieme al pescarese Gabriele Manthonéche organizzarono l'opposizione alla reazione borbonica del 1799. La fortezza fu riconquistata dai Borbonici per opera di Giuseppe Pronio, detto il Fra Diavolo abruzzese, uno dei primi "briganti" fedele alla dinastia Borbonica e a Ferdinando IV. Nei primi anni del 1800 Pescara venne occupata nuovamente dai francesi e costituì un punto strategico militare del Re Giuseppe Bonaparte. Nel 1814 a Pescara nacquero moti carbonari contro il Re di Napoli Gioacchino Mura, successore di Giuseppe Bonaparte. La repressione borbonica fu durissima, e molti patrioti finirono nel Bagno penale di Pescara. Era questo "Spielberg d'Abruzzo" detto anche "il sepolcro dei vivi", un carcere tristemente famoso per le condizioni disumane della detenzione. Nel 1853 una terribile alluvione investì il carcere e tutti gli internati finirono annegati, non potendosi liberare dai ferri o muoversi dalle celle inondate. L'antica fortezza sarà smantellata nel 1867. Sarà Vittorio Emanuele III che nel 1927 firmerà

l'unificazione di Castellamare e Pescara con la creazione della Provincia di Pescara. Questa Provincia sarà anche il suo punto di riferimento alla caduta del Fascismo (fuga di Pescara).

Ripartito il Re, il 21 ottobre 1860 si svolse il Plebiscito che fornì i seguenti risultati. Castellamare votanti 1190 civili su 1324 aventi diritto, a Pescara 579 votanti su 624 iscritti civili e 371 militari della Legione Sannita tutti votanti. Il suffragio dei SI fu schiacciante.

La mattina del 18 ottobre Vittorio Emanuele II riparte da Pescara e viaggia verso Chieti in direzione Castel Di Sangro – Isernia – Teano nei cui pressi, esattamente a Taverna Catena (25 km da Teano), incontrerà Garibaldi. Tuttavia non sarebbe stato facile il percorso per quelle sconosciute ed impervie strade, attraverso quelle terre d'Abruzzi e Molise totalmente sconosciute ai Piemontesi del Nord Italia. Questo fatto è ben documentato da quanto accadde a Vittorio Emanuele II che, arrivato in zona Pescara si ritrovò senza una carta topografica²⁷ dell'Abruzzo e non avrebbe mai potuto incontrare il generale Garibaldi a Teano se non fosse venuto in suo soccorso il barone Coppa Zuccari di Città Sant'Angelo che, con in mano le carte murattiane, indicò al novello re d'Italia la strada che attraverso il Piano delle Cinque Miglia Roccaraso-Castel di Sangro portava a Napoli. Per tale aiuto il barone fu immediatamente nominato Cavaliere dell'Ordine Mauriziano e deputato al Governo Cisalpino.

²⁷ E' solo a fine 1800 che l'Istituto Imperiale Geografico inglese inviò in questa regione un cartografo capace, Edward Lear, che fu il primo a far conoscere l'Abruzzo in tutto il mondo.

A Chieti, l'accoglienza festosa supera ogni qualsiasi aspettativa. La cronaca di quell'evento²⁸ la si può leggere sul periodico "Il Rinnovamento. Giornale di Abruzzo Citeriore" del 27 ottobre 1860, a firma del Direttore Ferdinando Santoni – de Sio. Sul giornale sono pubblicati due sonetti: "*All'Italia*" di Pompeo Salvatore; "*Al Re d'Italia*" di Vincenzo Carpineto. Il direttore li definisce "omaggio di sudditanza", concludendo la loro presentazione: "*Tu le accetta, o Sire, e forse le serberai nel tuo cuore con preferenza, perché Chieti è stata la prima Città del Regno che l'ha deposto ai tuoi piedi*". Alle 8 del mattino del 19 Ottobre re Vittorio Emanuele, pressato dalle notizie giunte da Torino riguardanti la spedizione garibaldina in Campania, decide di partire. Percorse a piedi la strada della Colonna e a Chieti Scalo, dove apparivano solo poche casupole, montò a cavallo diretto verso Popoli e Sulmona, incontrando sul percorso altri festosi archi di trionfo.

Fece una rapida sosta a Tocco da Casauria, dove era stato allestito un luogo di ristoro "con dolci e rosoli e profusione di confetti tondi di Sulmona e di caratteristiche bottiglie impagliate di centerba". Il re, senza scendere da cavallo accettò, dei confetti di Sulmona e una centerba per proseguire in fretta verso Popoli, sempre salutato dalla folla stupita. A Popoli fu alloggiato nell'abitazione di Vincenzo Galli Zugaro, la famiglia importante del luogo, mentre la Contessa di Mirafiori fu sistemata nella casa della famiglia Muzii.

²⁸ La narrazione degli eventi appare anche nelle opere: R. De Cesare "*La fine di un regno*", op.cit e in Beniamino Costantini "*Azione e reazione. Notizie storico – politiche degli Abruzzi, specialmente di quello Chietino, dal 1848 al 1870*", Chieti, Casa Ed. Di Sciullo, 1902.

Alle 10 del mattino successivo del 20 ottobre il corteo reale riparte per Sulmona, la città che Federico II elesse a capitale d'Abruzzo. L'Imperatore dettò ed impose le regole dell'Editto di Melfi, e l'Abruzzo visse fiorente, colto e grande per più di tre secoli diventando il crocevia fondamentale per il passaggio, non solo della strada della seta, ma anche di quella delle Crociate. Il re dopo ascoltò da un grande arco di trionfo, si recò a presenziare nella cattedrale di San Panfilo un "*Te Deum*" che era stato indetto dal vescovo Monsignor Sabatini. Attraversata poi la città tra ali di folla il Re ricevette le autorità nella Sala maggiore dell'Intendenza. Il re alloggiò nella magnifica Villa Orsini, allo scopo preparata mentre il seguito fu sistemato nell'Ospedale militare presso la Badia del Morrone, fondata da papa Celestino V. Il corteo riparte il 21 ottobre diretto a Castel di Sangro. Attraversando il Comune di Rocca Valle Oscura (attuale Rocca Pia) gli fu chiesto di cambiarne il nome del paese ²⁹. Vittorio Emanuele propose, in omaggio alla figlia Pia che gli aveva scritto quel giorno, il nome di Rocca Pia, che da allora è rimasto. Fece anche una tappa a Roccaraso, dove fu accolto dai notabili e dal clero e gustò dei dolci.

Giunse nel pomeriggio del 20 ottobre a Castel di Sangro, salutato festosamente dalla folla, tra cui spiccavano gruppi di ragazzi che agitavano rami di pioppo. La popolazione acclamò Vittorio Emanuele II al suo arrivo in città e venne annunciato al re il plebiscito. Il 21 Ottobre 1860, alla presenza del Re e del Marchese di Villamarina, avvenne l'unanime plebiscito in Piazza Cannavini, che per quel motivo fu da allora denominata Piazza del Plebiscito. I risultati del Plebiscito furono accolti con grande soddisfazione

²⁹In realtà al tempo di Giocchino Murat era stata data la denominazione di Rocca Letizia voluta da Murat, per ricordare la madre di Napoleone Bonaparte, ma tale nome non fu accettato da Ferdinando IV di Borbone.

ed il Re , inoltre, diede udienza a delegazioni di Capracotta, Carovilli, San Pietro Avellana, Castel del Giudice, Civitanova del Sannio e di altri paesi della valle del Sangro. In quello stesso giorno il Re Vittorio, proprio a Castel di Sangro, ebbe il primo annuncio del *risultato del Plebiscito* con il quale anche *tutte le Provincie Napoletane avevano votato l'annessione al nascente Regno*. Il risultato di detta annessione viene pubblicato il 3 Novembre quando Vittorio Emanuele è già a Napoli. Notiamo i dati statistici che indicano che su una popolazione di 6.500.000 abitanti, i votanti iscritti alle liste elettorali erano solamente 1.650.000. Di questi votarono per l'annessione 1.302.064, per il SI e 10.302 per il NO.

Partito da Castel di Sangro passò il confine con il Molise sul ponte Zittola, senza più incontrare altre grandi e festose accoglienze popolari. Proseguendo verso il Volturno. Il 26 Ottobre incontrerà Giuseppe Garibaldi sul ponte di Caianello ai confini con Teano, da cui quell'incontro storico ha preso il nome.

Circa l'Abruzzo ed il Molise ricordiamo che è proprio con l'Unità d'Italia del 1861 che nasce la regione Abruzzi, comprendente anche l'odierno Molise, con capoluogo la città di *Aquila*, il cui nome fu allora modificato in *Aquila degli Abruzzi*, ma che nel 1939, prende il definitivo nome di *L'Aquila*. Questo ruolo di capoluogo ha una storia se si vuole recente. Anzi potremmo dire che il rendere l'Aquila capoluogo divenne possibile solo dopo le nuove viabilità di fine Ottocento, anche se si realizzò più tardi, con l'Unità d'Italia.

Si legge³⁰ che:

... Nel quarantennio successivo all'unificazione nazionale quanto avviene nelle “piccole patrie”, in particolare nelle capitali di provincia, è qualcosa di straordinario: non è solo

³⁰ L.Ponziani, Il capoluogo costruito, Teramo, Edilgrafital, 2003.

lo scatenamento di una gara emulativa che spesso farà tracollare le modeste finanze comunali ma soprattutto l'emergere e l'affermarsi nuove politiche amministrative capaci di creare nelle specifiche realtà ...

Così nascono nuove classi sociali, si creano nuove identità differenziate da quelle agrarie dominanti fino ad allora, la società perde gran parte della tradizionale staticità, ci si occupa di migliorare o creare efficienti servizi per la popolazione.

Nel 1963 nasce ufficialmente la Regione Abruzzo. La scelta di situare alcuni assessorati regionali a Pescara provoca la reazione furibonda degli aquilani, con disordini e scontri di piazza (moti dell'Aquila). Alla fine viene riconosciuto alla città il ruolo di capoluogo unico dell'Abruzzo, come sede quindi del Governo Regionale. La decisione comunque è di compromesso in quanto si consente alla Giunta e al Consiglio regionale la possibilità di riunirsi anche a Pescara.

Oggi tutta la Regione e tutte le città dovrebbero forse fare corpo unico per rilanciare un ruolo di capoluogo alla propria testa, manifestando quella forza rigeneratrice, che può nascere solo dalla cooperazione e dall'amore dell'altro.

Purtroppo il sisma dl 2009 colpendo l'Aquila ha decapitato il corpo dell'Abruzzo della sua testa: il capoluogo! Davanti ad un evento come quello che ha colpito il capoluogo dell'Abruzzo verificatosi a l'Aquila in quel 6 Aprile 2009, non possiamo che porci molteplici interrogativi di natura storica, politica, filosofica , etica, tecnologica e non ultima relativa all'ambiente. Il sisma, di magnitudo 6,7 Richter, si è verificato alle 3 e 30 di notte e la faglia prodottasi è profonda circa 10 Km. Ancora un volta la catena degli Appennini ha violentemente scaricato tutta l'energia che si era accumulata nell'interno

degli stati rocciosi. Con un salto indietro nel tempo di circa 10 milioni di anni, risaliamo al fenomeno lento di un avvicinamento dell'Africa all'Europa, avvicinamento che crea appunto una enorme frattura, che aprendosi ebbe a formare il Tirreno, creò una rotazione dello stivale provocando anche il distacco di quelle terre che oggi formano Sardegna e Corsica. Il momento liberatorio avviene per via di una frattura in movimento detta appunto faglia, che si produce nei punti deboli della crosta³¹. L'Aquila e l'Abruzzo conoscono i terremoti³². Forti scosse di terremoto si verificarono negli Abruzzi³³: in particolare Aquila nel 1461 (X grado Mercalli), nel 1646, nel 1672, nel 1702, la città, come racconta anche Antinori³⁴, fu completamente distrutta (IX grado e 8.000 morti). Ricordiamo il terremoto che nel 1915 condusse alla completa distruzione di Avezzano (XI grado Mercalli, 7 gradi Richter e 30 mila morti). Dunque il capoluogo è distrutto ma, cosa significa essere capoluogo di Regione? Potremmo semplicemente dire che è un ruolo giuridicamente riconosciuto, ma forse essere capoluogo è molto di più e a nostro avviso non è facile come accade in un corpo vero e proprio sostituire la testa. Un capoluogo è un luogo storicamente consolidato, luogo di storia e tradizioni, luogo che, sia politicamente, sia socialmente, va conquistato e riconquistato giorno dopo giorno attraverso un'azione efficace, anche

³¹ Nella storia dell'uomo si ricordano grandi disastri ambientali antichi e recenti quali ad esempio nel 1556, Shensi (Cina) 830.000 morti; 1812, distruzione di Caracas; 1896, Honshu (Giappone), epicentro a 150 km dalla costa; 1905, Kangra (India) 8,3 Richter e 375.000 morti; 1906, San Francisco (California) 8,3 Richter e 700 morti; 1920 Kansu (Cina) 8,6 Richter e 100.000 morti; 1922, Cile e Argentina, 8,5 Richter; 1960, Arauco (Cile), 9,5 Richter e 20.000 morti fino al 2005 con il recentissimo terremoto di Sumatra (Nord Indonesia) 8,6 Richter e 1300 morti.

³² Cfr. R.Colapietra, *L'incidenza dei terremoti del 1703 e 1706 nella storia sociale, culturale e artistica del Settecento abruzzese*, in *I terremoti e il culto di Sant'Emidio*, a cura di Antonio Alfredo Varrasso, 1989, Chieti, Vecchio Faggio Editore, pp. 335-354. Cfr. anche L.Mammarella, *L'Abruzzo ballerino. Cronologia dei terremoti in Abruzzo dall'epoca romana al 1915*, Adelmo Polla editore, 1990, pp. 77-83;

³³ M. Mutji, *Della Storia di Teramo dialoghi sette*, (note di Giacinto Pannella), Teramo, 1893, p. 149.

³⁴ A. L. Antinori, *Annali XXIV*, I c. 35 (Biblioteca Provinciale dell'Aquila).

diplomata, ma soprattutto di credibilità. L'Aquila storicamente parlando si è accreditata come capoluogo policentrico nel senso che tutte le frazioni, ma anche gli interessanti borghi che la circondano, sono stati vissuti nell'immaginario collettivo, come posti sopra circonferenze sempre più ampie, concentriche su i "quattro cantoni", il centro del capoluogo. Questi cerchi poi si allargano all'intero Abruzzo con sinergie che tendono a dissiparsi al crescere del raggio. Giova anche osservare che con raggi piccoli si comprendono nuclei urbani che stavano divenendo sempre più importanti e di sostegno al capoluogo, oggi operativamente cancellati. Se la città è la testa e le circonferenze sono le linee di influenza va notato che il recente terremoto ha modificato il modello e le aspettative sociali di convivenza. Ai quattro cantoni si è sostituita la struttura della Guardia di Finanza, piccola città non disturbata dal terremoto divenuta la sede operativa di tutte le iniziative, che crea di fatto un differente assetto urbanistico. Il senso del capoluogo aquilano che era assodato ora è perso, occorre ristabilirlo ricreando una città non arroccata dentro le mura, come nel medioevo, ma una città che si apra al vasto territorio, legando tra loro tutti i Comuni della Provincia e tutte le Province dell'Abruzzo. Inoltre è l'Aquila il punto strategico dell'Abruzzo atto a creare un ponte, attraverso la Marsica, con il vicino Lazio e Roma, tra le altre Province d'Abruzzo e Roma, in altre parole creando un ponte tra le sponde del Tirreno e dell'Adriatico.

3. Dall'incontro di Teano alla proclamazione

Le operazioni militari procedevano rapidamente e in realtà si chiusero con la così detta Battaglia del Volturno, nome sotto cui si raccolgono diversi fatti d'armi avvenuti tra

garibaldini e borbonici, tra il settembre e l'ottobre 1860 appunto nei pressi del fiume Volturno, che bagna Capua. È una delle più importanti battaglie del Risorgimento, tanto per il numero dei combattenti coinvolti che per i risultati ottenuti da Garibaldi, che arrestò la ripresa offensiva dell'esercito borbonico dopo la sua ricostruzione tra le mura di Capua. Ragioni politiche e incomprensioni non diedero per lungo tempo la dovuta importanza a questa battaglia, di carattere offensivo per le truppe borboniche.

Il 2 settembre Garibaldi e i suoi uomini erano entrati in Basilicata precisamente a Rotonda. Il suo passaggio in terra lucana si concluse senza particolari problemi, grazie anche all'appoggio di Giacinto Albini e Pietro Lacava, autori dell'insurrezione lucana in favore dell'unità nazionale. Garibaldi a Maratea e Lagonegro raccolse gli uomini lucani che lo seguirono fino alla Battaglia del Volturno. Il 6 settembre Garibaldi nominò Giacinto Albini Governatore della Basilicata. Il re Francesco II di Borbone nel frattempo abbandonava Napoli per portare l'esercito fra la fortezza di Gaeta e quella di Capua, con al centro il fiume Volturno, permettendo a Garibaldi, il 7 Settembre, l'indisturbato ingresso a Napoli. Sistemati gli aspetti politico – amministrativi a Napoli ci si rivolse verso l'ultimo residuo borbonico. Dopo alcune scaramucce del 26 e 29 settembre, il 30 i borbonici tentarono un attacco con il passaggio del fiume a Triflisco, per puntare su Santa Maria a Valogno, ma furono arrestati dal fuoco di due compagnie garibaldine. Il 1 ottobre il maresciallo generale Giosuè Ritucci, che comandava i borbonici riuniti a Capua e in parte sulla destra del Volturno sino a Caiazzo, decise di attaccare il centro garibaldino di Santa Maria Capua Vetere per raggiungere Caserta e di qui dirigersi su Napoli. Secondo molti è solo in questa parte conclusiva della

campagna, che il Sud ritrovò la dignità di un'ultima resistenza. Il generale Ritucci diresse valorosamente le truppe, e la volontà, sia pure largamente simbolica, di non arrendersi fu dimostrata dalla lunga resistenza della assediata fortezza di Gaeta, dove si era rifugiata la famiglia reale. L'esercito napoletano si trovò a fronteggiare anche le armate del regno di Sardegna, giunte nel frattempo ad affiancare le armate garibaldine, superandole in numero e in armamenti. La battaglia principale si svolse il 1° ottobre 1860 a sud del fiume³⁵. Furono impegnati circa 24.000 garibaldini, costituenti l'esercito meridionale, contro circa 50.000 borbonici.. Del resto Gaeta fu circondata e sottoposta ad un blocco navale, pesantemente bombardata dal mare e da terra, sino alla resa avvenuta il 1° ottobre (altri dicono il 2 ottobre). Ai borbonici, bene armati ed equipaggiati, con buoni ufficiali e soldati, venne meno l'abilità dei capi, a differenza dei garibaldini, mal preparati, ma comandati da militari capaci e di grande ascendente, a cominciare dallo stesso Garibaldi, che, a quanto si è detto, mostrò un notevole intuito tattico. I borbonici persero giorni preziosi prima di attaccare, a tutto vantaggio dei volontari che ebbero tempo di rafforzarsi sul terreno. Parti dell'esercito piemontese arrivavano sempre più numerosi dal Nord. Dopo la "Battaglia del Macerone", del 20 ottobre 1860 il generale Della Rocca con una parte del V Corpo marciò contro Capua, il Re Vittorio Emanuele con il resto del V e buona parte del IV mosse verso il Garigliano dove si ritiravano i borbonici.

Nel frattempo si procedeva anche politicamente a tappe forzate. Il Regno delle Due Sicilie venne ufficialmente annesso al Regno di Sardegna dopo l'esito del plebiscito del

³⁵ Al conflitto partecipò anche Carmine Crocco, allora sconosciuto disertore alleato di Giuseppe Garibaldi e divenuto poi noto insurrezionalista del brigantaggio postunitario.

21 ottobre 1860, plebiscito fortemente contestato, in quanto non fu affatto garantita la segretezza del voto ed al quale partecipò solo una minima parte degli elettori. Nella capitale, ad esempio, si ebbero seggi presieduti da bersaglieri, carabinieri e garibaldini. Nel resto delle province si ebbero intimidazioni e manifestazioni di cambio di opinione con schieramenti nuovi da parte dei nobili e dei possidenti. La legittimità storica volle essere data da un plebiscito per negare, considerato il passaggio da una dinastia all'altra, che si fosse trattata di una pura conquista militare di uno stato sovrano. Inoltre si voleva escludere qualsiasi ipotesi di mantenimento di uno Stato meridionale autonomo o confederato, tanto in una paventata forma repubblicana, ipotesi parzialmente caldeggiata anche da Garibaldi, che *monarchico-borbonica*.

Il 26 ottobre, fra Teano e Calvi, al quadrivio della "*Taverna della catena*" (25 km da Teano), s'incontrarono Vittorio Emanuele e il Garibaldi, che si corsero incontro a cavallo e si strinsero la mano. Il dittatore gridò: "*Viva il re d' Italia*"; il sovrano rispose: "*Viva Garibaldi !*". Garibaldi consegnò a Vittorio Emanuele II tutte le terre conquistate, forse i convenevoli furono rispettati, ma la simpatia un pò meno. Garibaldi - era circa mezzogiorno- non fu nemmeno invitato a pranzo, ma dovette accontentarsi di sedersi sul prato poco lontano e mangiare con i suoi, pane e formaggio.

Il 4 novembre 1860: giunsero i risultati del plebiscito Siciliano. Su una popolazione di 2.232.000 abitanti i votanti iscritti furono 575.000. Votarono pronunciandosi per l'annessione 432.053, contro soli 667.

Il 4-5 Novembre, sono ufficiali le annessioni delle Marche e dell'Umbria.

Tra il 4 e il 9 Novembre 1860 *Garibaldi esce di scena*. Il 4 novembre Garibaldi distribuì ai "*Mille*" di Marsala, di Calatafimi e di Milazzo la medaglia decretata in loro onore dalla città di Palermo; il 6 Novembre sulla piazza di Caserta passò in rassegna i volontari; il 7 Novembre andò a incontrare a Capua il re e lo accompagnò a Napoli, sedendo in carrozza, assieme al Pallavicino e al Mordini, alla sinistra del sovrano; l'8 Novembre nella sala del trono, rimise nelle mani del re i poteri dittatoriali, e rifiutò il Collare dell'Annunziata, il titolo di principe di Calatafimi, il grado di generale d'Armata, una cospicua dote per la figlia, un palazzo e la carica di aiutante di campo del re per il secondo figlio. La sua più grande amarezza fu quella di sciogliere le sue forze militari. All'alba del 9 novembre partì sul "*Washington*" per Caprera, seguito dai fedelissimi Basso, Gusmaroli, Coltelletti, Nuvolari e pochi altri fidi. Le ultime parole da lui dette ai pochi che l'avevano scortato a bordo, furono quelle del suo addio ai volontari con un: "*Arrivederci a Roma*".

1-5 Dicembre 1860. Vittorio Emanuele II il giorno 1° dicembre giunse a Palermo, da Napoli; il 2, alla presenza di tutte le autorità civili ed ecclesiastiche, del prodittatore di Palermo: il toscano Antonio Mordini (1819-1902), a suo tempo nominato dal Gen. Garibaldi, ricevette la consegna ufficiale del plebiscito siciliano. Quel giorno stesso il Re nominò Luogotenente Generale della Sicilia, il Marchese Massimo di Montezemolo (1807-1879), Senatore del Regno, che già in passato aveva ricoperto vari incarichi regi.

6-25 Dicembre 1860. Vittorio Emanuele II il 6 ritorna a Napoli, dove si trattenne fino al 25.

26-29 dicembre, raggiunge Ancona, e riparte per Torino giungendovi il 29.

17 dicembre 1860. Con Regio Decreto si sanciscono i plebisciti e le annessioni e si annuncia lo scioglimento della Camera, parimenti sono fissate le prime elezioni politiche generali per il 27 gennaio 1861 per consentire l'elezione di un Parlamento che rappresenti i nuovi territori italiani, fissando 443 collegi elettorali.

Erano rimaste alcune roccaforti borboniche quali Gaeta, Messina e Civitella del Tronto.

Tra il 12 Novembre 1860-13 febbraio 1861 ha luogo l'assedio e presa di Gaeta. Durava intanto l'assedio di Gaeta, difesa da 20.000 uomini (altri dicono 50.000). Il Cialdini, con diciottomila soldati, ne aveva cominciato l'assedio il 12 novembre del 1860 e in quel mese aveva respinto due energiche sortite borboniche. Nel dicembre furono condotti a buon punto i lavori di avvicinamento e l'8 gennaio fu aperto il fuoco delle batterie contro la città. Il 10 gennaio la squadra francese del Tinan, che da tre mesi stazionava nel porto, partì, lasciando nelle acque di Gaeta una corvetta, a disposizione di Francesco II, e allora il blocco della città fu dichiarato anche dal versante del mare. Il 22 gennaio, dopo una tregua di dieci giorni, fu ripreso il bombardamento, che il 23 appiccò il fuoco ad un magazzino di polveri e il 4 febbraio esplodendo aprì una breccia nelle mura e il 5, con lo scoppio di un altro magazzino, produsse ingenti danni. Il 6 febbraio fu dai borbonici chiesta una tregua di quarantotto ore, prolungata poi di altre dodici, per estrarre dalle macerie i morti ed i feriti. Il 9 febbraio fu ripreso il fuoco e poiché i danni ricevuti erano molti gravi e il tifo infieriva nella cittadinanza e nella guarnigione, il re decise di aprire trattative per la capitolazione, che, già cominciate il 2, si conclusero la sera del 13 febbraio. Il presidio ebbe l'onore delle armi, ma poi fu disarmato e dichiarato prigioniero fino alla resa di Messina e di Civitella. Il 14 febbraio 1861 il Re Francesco

Il s'imbarcò sulla corvetta francese che lo condusse a Terracina, poi proseguì per Roma, ricevendo dal papa ospitalità nel Quirinale.

Il 12 marzo 1861 capitolò la cittadella di Messina, presidiata da 4.300 soldati agli ordini del maresciallo Fergola..

Il 17 marzo 1861 si riunì a Torino il primo Parlamento nazionale e Vittorio Emanuele II fu dichiarato Re d'Italia.

Il 20 marzo 1861 si arrese il presidio del Forte di Civitella del Tronto, ultimo baluardo Borbonico. Di fatto, il Regno Delle Due Sicilie cessò di esistere proprio quel 20 marzo 1861. La caduta del Regno resta un momento importante nella storia d'Italia, ma le forze e le forme che lo determinarono e soprattutto le scelte della monarchia, dell'esercito e dei governi della nuova Italia furono ben lontane dall'assicurare la realizzazione di quegli ideali di unità della patria e di eguaglianza dei cittadini adombrati dall'idealismo di Giuseppe Mazzini e della generazione protagonista delle lotte risorgimentali.

4. Regno d'Italia 1861-1946³⁶

Indice del paragrafo 4 del capitolo 1

³⁶ Il presente paragrafo che informa il lettore sui fatti successivi alla proclamazione del Regno fino all'avvento della Repubblica è interamente preso da Wikipedia [http://it.wikipedia.org/wiki/Regno_d'Italia_\(1861-1946\)](http://it.wikipedia.org/wiki/Regno_d'Italia_(1861-1946)) . Per una maggiore comprensione del paragrafo si è posto all'inizio di questo un indice del paragrafo 4 del capitolo 1.

- 4.1 Territorio
- 4.2 Politica
- 4.3 Storia
 - 4.3.1 Regno di Vittorio Emanuele II (1861-78)
 - 4.3.1.1 Fragilità del nuovo Stato
 - 4.3.1.2 I governi della Destra storica (1861-1876)
 - 4.3.2 Regno di Umberto I (1878-1900)
 - 4.3.2.1 I governi della Sinistra storica
 - 4.3.2.2 La politica estera e l'alleanza con gli Imperi centrali
 - 4.3.2.3 Crisi di fine secolo
 - 4.3.2.4 Economia italiana del XIX secolo
 - 4.3.3 Regno di Vittorio Emanuele III (1900-1946)
 - 4.3.3.1 L'anteguerra
 - 4.3.3.2 La Grande Guerra e i Trattati di Pace
 - 4.3.3.3 Il regno tra le due guerre mondiali
 - 4.3.3.4 Il Regno durante la seconda guerra mondiale
 - 4.3.4 Luogotenenza e regno di Umberto II (1944-1946)
- 4.4 Mappe del processo di unificazione

Più precisamente il Regno d'Italia fu la forma assunta dall'attuale stato italiano il 17 marzo 1861 in seguito alle guerre risorgimentali. Il Regno d'Italia, retto da una monarchia parlamentare la cui corona fu detenuta dalla dinastia dei Savoia, fu uno stato nazionale e centralista. Si estendeva su pressoché la totalità della Penisola italiana, arrivando a comprendere, a partire dal 1919, gran parte della Regione geografica italiana; confinava (nel 1924) con la Francia a nord-ovest, con la Svizzera e la Repubblica d'Austria a nord, con il Regno dei Serbi, dei Croati e degli Sloveni (poi divenuto, nel 1929, Regno di Jugoslavia) a nord-est. La Repubblica di San Marino e la Città del Vaticano erano enclavi nel territorio del Regno.

Come prima detto, il Regno d'Italia ereditò le istituzioni e il corpo legislativo del Regno di Sardegna, che prevalsero rispetto a quelli della maggior parte degli Stati preunitari. Durante l'esistenza del Regno si succedettero quattro sovrani e si alternarono periodi politicamente diversi tra loro: la Destra e la Sinistra storica, l'età giolittiana, il nazionalismo, il biennio rosso, il Fascismo e il conflitto interno post-armistizio durante la seconda guerra mondiale.

Sotto la sovranità del Regno d'Italia fu a più riprese costituito un impero coloniale che comprendeva ampi domini in Africa orientale, in Libia e nel Mediterraneo, nonché a Tientsin, in Cina. Il Regno d'Italia cessò di esistere nel 1946, quando si trasformò nell'attuale Repubblica Italiana in seguito ad un referendum istituzionale.

4.1 Territorio

In riferimento al territorio, tramontato nel 1849 il progetto di confederazione tra gli Stati della penisola, il Regno d'Italia nacque nel Risorgimento, precisamente nel 1861, dal Regno di Sardegna, privato (nel 1860) della Contea di Nizza e del Ducato di Savoia (pretesi dalla Francia), e fu retto dalla sua nascita alla sua caduta, nel 1946, dalla dinastia reale dei Savoia.

Il presidente del Consiglio del Regno di Sardegna Cavour, nei suoi progetti discussi con Napoleone III a Plombières nel 1858, prevedeva quattro stati distinti per la penisola: un Regno dell'Alta Italia comprendente tutto il nord, dal Piemonte al fiume Isonzo più la Romagna pontificia sotto il dominio Sabauda; un Regno del Centro composto da ciò che rimaneva dello Stato Pontificio, eccettuata Roma, sotto l'influenza francese; il

Territorio di Roma e dintorni con a capo il Papa; e il Regno delle Due Sicilie a capo del quale Napoleone III avrebbe voluto Luciano Murat, figlio di Gioacchino Murat. Ciò si evince dalla lettera che Cavour scrisse da Baden il 24 luglio 1858 al re di Sardegna Vittorio Emanuele II.

Gli accordi verbali di Plombières prevedevano per la realizzazione del progetto politico una guerra comune di Francia e regno di Sardegna contro l'Austria. Scoppiata la seconda guerra di indipendenza, tuttavia, il progetto naufragò a causa della decisione unilaterale di Napoleone III di uscire dal conflitto (armistizio di Villafranca), consentendo così al regno di Sardegna di acquisire la sola Lombardia.

Negli anni seguenti il piano di una Italia federale fallì sia a causa dell'opposizione dei Savoia, sia di quella di Garibaldi, sia dei mazziniani. In ultimo, nel 1859, anche re Francesco II delle Due Sicilie rifiutò una proposta del regno di Sardegna di alleanza per un comune attacco allo Stato Pontificio poiché non voleva acquisire territori appartenenti al Papa.

Il periodo del regno di Vittorio Emanuele II di Savoia che va dal 1859 al 1861 viene anche indicato come Vittorio Emanuele II Re Eletto. Infatti, nel 1860 il Ducato di Parma, il Ducato di Modena ed il Granducato di Toscana votarono dei plebisciti per l'unione con il Regno. Nello stesso anno vennero conquistati "manu militari" dai piemontesi il Regno delle Due Sicilie, tramite la Spedizione dei Mille, e la Romagna, le Marche, l'Umbria, Benevento e Pontecorvo, tolti allo Stato della Chiesa. Tutti questi territori vennero annessi ufficialmente al regno tramite plebisciti

4.2 Politica

Il 27 gennaio 1861 si tennero le elezioni politiche per la prima Camera unitaria (il Senato era di nomina regia, composto da membri di un'età superiori ai quaranta anni nominati a vita dal re; la camera era composta da deputati eletti nei collegi elettorali). In continuità con le istituzioni piemontesi, tali elezioni si svolsero sulla base del Regio editto n. 680 del 17 marzo 1848, dopo che Carlo Alberto il 4 marzo 1848 promulgò lo Statuto fondamentale del Regno secondo il quale il potere legislativo veniva esercitato dal re e da due Camere; secondo la suddetta legge avevano facoltà di votare solo i cittadini maschi alfabetizzati, con un'età minima di 25 anni, che godevano dei diritti civili e politici e che pagavano annualmente una quantità di imposte che andava dalle 20 lire della Liguria, alle 40 del Piemonte. Su una popolazione di 22 182 377 persone, i nuovi governanti concessero il diritto di voto a 418 696 abitanti (circa l'1,9%) e, di questi, soltanto 239 583 (circa 1,1%) avrebbero esercitato tale diritto; alla fine i voti validi si ridussero a 170 567, dei quali oltre 70 000 erano di impiegati statali.

A consultazioni concluse, vennero eletti 135 avvocati, 85 tra principi, duchi e marchesi, 53 tra dottori, ingegneri e professori, 23 ufficiali e 5 abati.[6]

Con la prima convocazione del Parlamento italiano del 18 febbraio 1861 e la successiva proclamazione del 17 marzo, Vittorio Emanuele II è il primo re d'Italia nel periodo 1861-1878. Nel 1866, a seguito della terza guerra di indipendenza, vengono annessi al regno il Veneto (che allora comprendeva anche la Provincia del Friuli) e Mantova sottratti all'Impero Austro-Ungarico. Nel 1870, con la presa di Roma, al regno viene

annesso il Lazio, sottraendolo definitivamente allo Stato della Chiesa. Roma diventa ufficialmente capitale d'Italia (prima lo erano state in ordine Torino e Firenze).

Seguono i regni di Umberto I (1878-1900), ucciso in un attentato dall'anarchico Gaetano Bresci al fine di vendicare la strage del 1898, quando dei manifestanti pacifici a Milano vennero presi a cannonate dall'esercito sotto ordine reale, e di Vittorio Emanuele III (1900-1946). Con quest'ultimo, nel 1919 dopo la prima guerra mondiale vengono uniti al Regno il Trentino, l'Alto Adige, Gorizia ed il Friuli orientale, l'Istria, Trieste, Zara alcune isole del Quarnaro e altre isole dell'Adriatico: Lagosta, Cazza e Pelagosa. Seguirono l'annessione dell'isola di Saseno nel 1920 e di Fiume nel 1924.

Durante la seconda guerra mondiale vengono annesse le isole Ionie (ad eccezione di Corfù, legata con statuto speciale all'Albania), la Dalmazia e il territorio di Lubiana.

Dopo la seconda guerra mondiale, gran parte delle Alpi Giulie, l'Istria, Fiume, la Dalmazia (con le isole di Lagosta e di Cazza), e l'arcipelago di Pelagosa vengono ceduti con il Trattato di Parigi del 1947 alla Repubblica Socialista Federale di Jugoslavia che le aveva occupate nella primavera 1945, le isole Ionie passano alla Grecia e l'isola di Saseno all'Albania. Vengono inoltre ceduti alla Francia i territori di Tenda e di Briga, il passo del Monginevro, la Valle Stretta del monte Thabor, il Colle del Moncenisio ed una parte del territorio del Colle del Piccolo San Bernardo. Il Regno d'Italia, retto intanto da Umberto prima come luogotenente del Regno (1943-1946) e poi per poco più di un mese come re (il Re di maggio) in seguito all'abdicazione di Vittorio Emanuele III, si conclude con la proclamazione della Repubblica Italiana a seguito del referendum

del 1946, che segnò l'esclusione di casa Savoia dalla storia d'Italia dopo 85 anni di regno.

4.3 Storia

4.3.1 Regno di Vittorio Emanuele II (1861-78)

4.3.1.1 Fragilità del nuovo Stato

A seguito dei plebisciti del 1859 e 1860, la nascita del Regno d'Italia fu ufficializzata il 17 marzo 1861 allorché Vittorio Emanuele II, già Re di Sardegna, assumeva per sé e per i suoi discendenti il titolo di "Re d'Italia"; dal punto di vista istituzionale e giuridico assunse la struttura e le norme del Regno di Sardegna, esso fu infatti de jure una monarchia costituzionale, secondo la lettera dello Statuto albertino del 1848. Il Re nominava il governo, che era responsabile di fronte al sovrano e non al parlamento; il re manteneva inoltre prerogative in politica estera e, per consuetudine, sceglieva i ministri militari (Guerra e Marina).

Nei vent'anni antecedenti allo scoppio della I guerra mondiale, il Regno d'Italia vide un graduale ma costante cambiamento verso una monarchia de facto parlamentare, in quanto i governi di quegli anni chiedevano la fiducia alla Camera dei Deputati, e non più al Senato del Regno, infatti si può dire che il Senato avesse perso quasi ogni sua funzione, dall'approvazione delle leggi fino alla fiducia al governo. In quegli anni l'Italia si trasformò quasi completamente in una monarchia parlamentare come il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda.

Il diritto di voto era attribuito, secondo la legge elettorale piemontese del 1848, in base al censo; in questo modo gli aventi diritto al voto costituivano appena il 2% della popolazione. Le basi del nuovo regime erano quindi estremamente ristrette, conferendogli una grande fragilità.

Tornando al 1861 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 299 320 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 soprattutto l'estesissimo mondo agricolo e rurale italiano.

L'estraneità delle masse popolari al regno unitario si palesò in una serie di sommosse, rivolte, fino a una diffusa guerriglia contro il governo unitario, il cosiddetto brigantaggio, che interessò principalmente le province meridionali (1861-1865), impegnando gran parte del neonato esercito in una repressione spietata, tanto da venire considerata da molti una vera e propria guerra civile. Quest'ultimo avvenimento in particolare fu uno dei primi e più tragici aspetti della cosiddetta questione meridionale.

Ulteriore elemento di fragilità era costituito dall'ostilità della Chiesa cattolica e del clero nei confronti del nuovo Stato, ostilità alimentata dalla Legge Rattazzi, che si sarebbe rafforzata dopo il 1870 con la presa di Roma (questione romana).

4.3.1.2 I governi della Destra storica (1861-1876)

Vittorio Emanuele II di Savoia, il primo Re d'Italia di casa Savoia

A far fronte a queste difficoltà si trovò la Destra storica, raggruppamento erede di Cavour, espressione della borghesia liberal-moderata. I suoi esponenti erano soprattutto grandi proprietari terrieri e industriali, nonché militari (Ricasoli, Sella, Minghetti, Spaventa, Lanza, La Marmora, Visconti Venosta).

Gli uomini della Destra affrontarono i problemi del Paese con energica durezza: estesero a tutta la Penisola gli ordinamenti legislativi piemontesi (processo chiamato "Piemontesizzazione"); adottarono un sistema fortemente accentrato, accantonando i progetti di autonomie locali (Minghetti), se non di federalismo; applicarono un'onerosa tassazione sui beni di consumo, come la tassa sul macinato, che gravava soprattutto sui ceti meno abbienti, per colmare l'ingentissimo disavanzo del bilancio.

Con la loro concezione elitaria e pedagogica dello Stato, contribuirono ad allargare il fossato tra il Paese legale e il Paese reale; si disinteressarono delle condizioni delle classi popolari e del Sud, che rimase in condizioni di povertà e arretratezza.

In politica estera, gli uomini della Destra storica vennero assorbiti dai problemi del completamento dell'Unità; il Veneto venne annesso al Regno d'Italia in seguito alla terza guerra di indipendenza. Per quanto riguarda Roma, la Destra cercò di risolvere la questione con il metodo diplomatico, ma si dovette scontrare con l'opposizione del Papa, di Napoleone III e della Sinistra, che tentò di percorrere la via insurrezionale (tentativi di Garibaldi, 1862 e 1867). Nel 1864 venne stipulata con la Francia la Convenzione di settembre, che imponeva all'Italia il trasferimento della capitale da Torino ad un'altra città; la scelta cadde su Firenze, suscitando l'opposizione dei Torinesi.

Nel 1870, con la breccia di Porta Pia, Roma venne conquistata da un gruppo di bersaglieri e divenne capitale d'Italia l'anno seguente. Il Papa, ritenendosi aggredito, si proclamò prigioniero e lanciò virulenti attacchi allo Stato italiano, istigando per reazione un altrettanto virulenta campagna laicista e anticlericale da parte della Sinistra. Il governo regolò unilateralmente i rapporti Stato-Chiesa con la legge delle guarentigie; il Papa respinse la legge e, disconoscendo la situazione di fatto, proibì ai cattolici di partecipare alla vita politica del Regno, secondo la formula «né eletti, né elettori» (non expedit).

Dopo aver ottenuto una maggioranza schiacciante nelle elezioni del 1861, la Destra vide ridursi progressivamente i suoi consensi, pur mantenendo la maggioranza. Nel 1876 venne conseguito il pareggio del bilancio dello Stato, ma gravi problemi rimanevano sul tappeto: il divario fra popolazione ed istituzioni, l'arretratezza economica e sociale, gli squilibri territoriali. Un voto parlamentare portò alla caduta del governo di Marco Minghetti, e al conferimento della carica di primo ministro ad Agostino Depretis, guida della Sinistra storica. Finiva un'epoca: solo pochi mesi dopo, Vittorio Emanuele II morì, e sul trono gli successe Umberto I.

4.3.2 Regno di Umberto I (1878-1900)

4.3.2.1 I governi della Sinistra storica

Depretis formò un governo che, oltre all'appoggio della Sinistra, schieramento di cui faceva parte, si reggeva anche sull'appoggio di una parte della Destra, quella che aveva contribuito alla caduta del governo Minghetti. Nella sua azione di governo, Depretis

cercò sempre ampie convergenze su singoli temi con settori dell'opposizione, dando vita al fenomeno del trasformismo.

Nel 1876, la Sinistra si presentò alle elezioni con un programma protezionista. Si faceva portavoce delle rivendicazioni contro la Destra storica. Con la crisi economica in Europa (1873) crebbe la miseria dei braccianti; questo provocò i primi scioperi agricoli. Il protezionismo si tradusse nell'intervento dello Stato, aggiunto ai dazi doganali, che limitavano le importazioni e favorivano il commercio interno. L'interesse del governo si rivolse al rafforzamento dell'industria: grazie agli incentivi statali e al protezionismo nacquero le Acciaierie di Terni e le Officine Meccaniche Breda nel 1884; si svilupparono le infrastrutture; la produzione industriale aumentò. L'ossessione del governo italiano era di portare il paese su una posizione adeguata a livello internazionale; per questo motivo venne acquistata nel 1882 la Baia di Assab dalla Compagnia Rubattino, da cui partì in seguito l'avventura coloniale nell'Africa orientale. La Sinistra storica cercò di migliorare le condizioni di vita della popolazione: con la legge Coppino del 1877 fu ribadita l'istruzione obbligatoria e con la riforma della legge elettorale del 1882 il diritto di voto fu esteso a chi avesse frequentato i primi due anni di scuola o pagasse almeno 20 lire di tasse annue.

Depretis avviò anche una serie di inchieste sulle condizioni di vita dei contadini nella penisola, la più famosa delle quali fu l'inchiesta Jacini. Tali iniziative rivelarono una grande miseria e pessime condizioni igieniche; l'infanzia era spesso vittima della difterite mentre gli adulti soffrivano di pellagra per malnutrizione. Tuttavia le finanze

dello Stato venivano dissipate dalla politica coloniale e dai finanziamenti industriali: non furono realizzate nuove strutture scolastiche né bonifiche o migliorie agricole.

Negli ultimi anni dell'Ottocento il Regno fu afflitto da un'emigrazione di massa, nel corso della quale milioni di contadini si trasferirono nelle Americhe e in altri stati europei. In quel periodo, però, l'Italia fece anche un decisivo passo in avanti, avvicinandosi ai paesi più moderni. Ebbe inizio un ciclo di rapida industrializzazione; si affermò il movimento operaio; l'economia progredì, favorita dall'adozione di misure protezionistiche e dai finanziamenti concessi dallo stato e da alcune importanti banche (Banca Commerciale Italiana, Credito Italiano). L'industrializzazione ebbe i suoi punti di forza nella siderurgia (gli operai del settore tra il 1902 e il 1914 aumentarono da 15 000 a 50 000) e nella nuova industria idroelettrica. Quest'ultima sembrava risolvere una delle debolezze dell'Italia, paese privo di materie prime essenziali come il carbone e il ferro. Utilizzando l'acqua dei laghi alpini e dei fiumi fu possibile ottenere energia senza dipendere dall'estero per l'acquisto del carbone: la produzione di energia idroelettrica, tra il 1900 e il 1914, salì da 100 a 4 000 milioni di kWh. L'industria tessile mantenne una posizione di rilievo con prodotti venduti sia sul mercato interno sia su quello internazionale. Anche l'industria meccanica cominciò ad affermarsi nel settore dei trasporti (auto, treni) e delle macchine utensili. Ciononostante l'economia conservava forti squilibri tra il Nord del paese, industrializzato e moderno, e il Sud, arretrato e prevalentemente agricolo.

La modernizzazione si manifestò anche nelle forme della vita politica e del conflitto sociale. Nel 1892 fu fondato a Genova da Filippo Turati il Partito socialista italiano,

principale referente del movimento operaio fino all'avvento del fascismo. Una grande esplosione di protesta popolare si registrò in Sicilia dopo il 1890 e vide migliaia di contadini, spinti dalla crisi che impoveriva l'economia dell'isola, battersi per una riforma agraria. Il governo, presieduto da Francesco Crispi, decretò l'occupazione militare della Sicilia e la condanna dei capi sindacali.

Con Francesco Crispi, appunto, che assunse la carica di Primo Ministro dopo la scomparsa di Depretis nel 1887, la Sinistra prese una svolta autoritaria, nel tentativo di consolidare i possedimenti coloniali e di estenderli all'intera Etiopia; di sviluppare il mercato interno favorendo l'esportazione verso nuovi mercati. La realtà era ben diversa, però, dal progetto di Crispi. Soprattutto una forte collusione tra potere economico e potere politico (si ricordi anche lo Scandalo della Banca Romana) paralizzava lo sviluppo del Paese e soprattutto del Mezzogiorno. Alcuni economisti ritengono che l'economia sia stata in questo periodo "un processo artificioso" prodotto dallo statalismo economico e non dalla libera iniziativa privata.

Il governo della Sinistra storica si concluse nel 1896, con le dimissioni di Crispi, pochi mesi dopo la schiacciante sconfitta italiana ad Adua, dove si contarono circa cinquemila morti. Si racconta che l'Imperatrice madre cinese, alla proposta del governo italiano di intraprendere trattative commerciali, abbia esclamato: «Ma se il Re italiano si è fatto battere persino da un Re negro!».[senza fonte] L'iniziativa coloniale italiana non aveva cambiato la posizione del paese sullo scacchiere internazionale.

4.3.2.2 La politica estera e l'alleanza con gli Imperi centrali

Nel 1878 l'equilibrio europeo concordato a Vienna rischiò di essere sconvolto dagli esiti della guerra russo-turca e dai successivi accordi di pace che fecero crescere la sfera di influenza russa nella penisola balcanica. Il cancelliere Bismarck, preoccupato di questo, convocò d'urgenza una conferenza a Berlino alla quale partecipò come rappresentante del Regno d'Italia, il Ministro degli Esteri Luigi Corti. Da questo congresso, l'Impero russo vide praticamente annullati i vantaggi ottenuti con il trattato, e all'Austria-Ungheria fu assegnata la Bosnia-Erzegovina, all'Inghilterra l'isola di Cipro e alla Francia fu assicurato l'appoggio per l'occupazione della Tunisia. L'Italia non ottenne nessun vantaggio di nessun genere, e la delusione che ne susseguì fu grande; ma ancora più gravi furono le conseguenze che ne derivarono, prima di tutte la conquista della Tunisia nel 1881 da parte della Francia.

« Era stata bruscamente troncata un'altra speranza italiana, quella della Tunisia, che è di fronte alla Sicilia, che i suoi figli avevano quasi colonizzata, e che pareva spettarle come campo di attività in Africa e per la sua stessa sicurezza nel Mediterraneo...[...] eppure l'Italia non poté se non sdegnarsi e gridare, non essendo nemmeno da pensare [...] una guerra contro la Francia »

Ora la vicinanza alla Sicilia della Repubblica transalpina rappresentava la più grave minaccia per il territorio italiano e principale avversario per gli interessi del Regno.

Nei confronti della Francia si venne a creare un sentimento di timore che fece passare in secondo piano il vecchio rancore verso Vienna nonostante questa occupasse ancora terre italiane. Così il Regno andò a cercare un suo posto tra le potenze europee dalle quali sarebbe risultato più forte, tanto più forti sarebbero stati i suoi alleati; guardò così alla Germania, alleata all'Austria-Ungheria. Il 20 maggio 1882 si concluse il primo trattato della Triplice Alleanza, un accordo di natura difensiva di valore quinquennale che fu

rinnovato una prima volta il 20 febbraio 1887, anche se furono siglati due distinti accordi bilaterali Italia-Austria e Italia-Germania che stabilivano l'impegno dei firmatari a mantenere lo "Status quo" nei Balcani.[11] L'ultimo rinnovo del trattato avvenne il 5 dicembre 1912, a seguito di altri due rinnovi precedenti.

4.3.2.3 Crisi di fine secolo

Negli ultimi anni del secolo a una nuova ondata di scioperi il governo rispose con una dura repressione, il cui culmine si ebbe nel maggio del 1898 a Milano, dove il generale Bava Beccaris fece aprire il fuoco sulla folla che reclamava pane e lavoro. Si contarono alcune centinaia di morti. Subito dopo il massacro, la polizia arrestò i dirigenti socialisti, chiuse i giornali di opposizione e le sedi dei partiti operai.

La situazione italiana si trovò allora a un passaggio difficile. C'era il rischio che prevalesse un governo reazionario. L'attentato in cui morì il re Umberto I, compiuto a Monza nel 1900 dall'anarchico Gaetano Bresci, rese più tesa la situazione. D'altra parte diversi uomini della borghesia industriale e i partiti di sinistra (socialisti, repubblicani e radicali) puntavano invece a una svolta democratica. Questa si presentò nel 1901, quando il nuovo re Vittorio Emanuele III affidò la carica di primo ministro a Giuseppe Zanardelli, un liberale che si era pronunciato contro la repressione.

4.3.2.4 Economia italiana del XIX secolo

L'economia italiana del XIX secolo risentiva dell'unità nazionale conquistata da troppo poco tempo, delle contraddizioni politico-economiche delle diverse regioni unificate, delle forti disparità socioeconomiche fra il settentrione e il Meridione del paese,

esemplificate poi nella cosiddetta questione meridionale, oltre che del mutato assetto geopolitico dell'Europa dopo il 1870.

Oltre ai collegamenti interni fra le varie regioni, ormai in via di ultimazione, l'Italia era collegata con la Francia e l'Europa Centrale.

Tutto ciò consentiva lo sviluppo di un vero mercato nazionale e internazionale, anche se la stessa povertà del mercato interno ne rappresentava un ostacolo al suo sviluppo.

4.3,3 Regno di Vittorio Emanuele III (1900-1946)

4.3.3.1 L'anteguerra

Il Regno d'Italia nel 1870

Vittorio Emanuele III nacque a Napoli l'11 novembre 1869, figlio di Umberto I e di Margherita di Savoia. Nel 1896 sposò Elena di Montenegro e salì al trono nel 1900, quando il padre venne assassinato. Promotore di una politica riformatrice, sostenne l'azione politica di Giuseppe Zanardelli e Giovanni Giolitti. Si mostrò favorevole, nel 1911, all'invasione della Libia, preceduta da una grande campagna propagandistica.

Il periodo compreso tra il 1901 e il 1913 fu dominato dalla figura dello statista Giovanni Giolitti: la modernizzazione dello Stato liberale, insieme con le prime riforme di carattere sociale, nate in un clima di positivo rapporto tra governo e settori moderati del socialismo, ne fu il tratto caratterizzante. Importanti furono le posizioni riformistiche prevalse tra le file del partito socialista, che posero in minoranza l'ala massimalista, fautrice di uno scontro sociale e politico senza mediazioni. La svolta nel partito socialista trovò giustificazione nella linea politica tenuta da Giolitti, che si caratterizzò per un nuovo atteggiamento di neutralità governativa nei conflitti di lavoro, lasciando

che fossero risolti dalle parti in causa: industriali e operai. Ai governi presieduti da Giolitti risalgono le prime leggi speciali per lo sviluppo del Mezzogiorno, imperniate sul principio del credito agevolato alle imprese e riguardanti la Basilicata, la Calabria, la Sicilia, la Sardegna e Napoli: in quest'ultimo caso fu possibile ultimare rapidamente il centro siderurgico di Bagnoli.

Un altro importante progetto portò alla statalizzazione delle ferrovie approvata dal Parlamento nel 1905, che metteva l'Italia al passo con gli altri paesi europei in un settore essenziale allo sviluppo. Nel 1912 una legge per finanziare le pensioni di invalidità e di vecchiaia per i lavoratori inaugurava la moderna legislazione sociale in Italia.

L'età giolittiana fu contrassegnata da una forte crescita economica che fece registrare notevoli tassi di sviluppo nel settore industriale, con conseguente aumento del reddito di molti italiani. Tuttavia, gli indici altrettanto elevati dell'emigrazione all'estero (circa 8 milioni di italiani lasciarono il paese in dieci anni) confermavano i radicati squilibri tra nord e sud e tra città e campagna.

L'Italia, alleata con la Germania, le cui ambizioni coloniali erano osteggiate da Gran Bretagna e Francia, trovò il pretesto per agire al di fuori dei vincoli della Triplice Alleanza (Germania, Italia, Austria-Ungheria). Favorevoli alla campagna furono i grandi gruppi finanziari, come il Banco di Roma e la Banca Commerciale, ed esponenti della corrente nazionalista. Contrari erano i socialisti e alcuni rappresentanti del movimento democratico. Per la dichiarazione di guerra alla Turchia, avanzata il 29 settembre 1911, il Primo Ministro Giovanni Giolitti e il Ministro degli Esteri Antonino

di San Giuliano violarono l'articolo 5 dello Statuto Albertino, che prevedeva che le dichiarazioni di guerra dovessero venir approvate dal parlamento.

I 100 000 uomini del generale Carlo Caneva occuparono Cirenaica e Tripolitania in ottobre, dichiarandole territorio italiano il 5 novembre. Nel maggio 1912 truppe italiane agli ordini del generale Giovanni Ameglio occuparono Rodi e il Dodecaneso. La Turchia, incapace di rispondere efficacemente alle manovre italiane, accettò i termini stabiliti nella pace di Losanna (18 ottobre 1912), in cui si stabiliva che l'Italia doveva ritirare le truppe dalle isole egee, mentre la Turchia cedeva la Libia al Governo italiano. Dato che la Turchia si rifiutava di cedere la Libia, l'Italia non ritirò il contingente dal Dodecaneso, dove rimase invece per tutta la durata della prima guerra mondiale. Nel 1923 il Trattato di Losanna assegnava ufficialmente il Dodecaneso e Rodi all'Italia, e sarebbero rimaste sue colonie fino al 1945.

4.3.3.2 La Grande Guerra e i Trattati di Pace

L'Italia nel 1924, con le province di Fiume, di Pola e di Zara

Nel 1915, Vittorio Emanuele III si dimostrò ancora una volta favorevole all'entrata in guerra a fianco di Gran Bretagna, Francia e Russia. Allo scoppio della prima guerra mondiale, si recò personalmente al quartier generale in Veneto, anche se il comando era tenuto da Luigi Cadorna, lasciando la luogotenenza del Regno allo zio Tommaso, duca di Genova. Fino al 1917 la situazione del fronte era stabile, con pochissime conquiste e decine di migliaia di vittime da entrambi i lati. Ma nell'ottobre del 1917 una forte scossa alla guerra sul fronte italiano: la disfatta di Caporetto. Per l'organizzazione politica e militare italiana fu una rivoluzione: il Comando dell'esercito venne affidato ad Armando

Diaz (il “Duca della Vittoria”) e il Governo presieduto da Paolo Boselli fu costretto alle dimissioni. Verrà subito sostituito da Vittorio Emanuele Orlando, che poi parteciperà alla Conferenza di Pace di Parigi, grazie al quale l'Italia ottenne il Trentino-Alto Adige, Trieste, Gorizia, l'Istria, Zara e le isole del Carnaro, di Lagosta, di Cazza e di Pelagosa.

4.3.3.3 Il regno tra le due guerre mondiali

In Italia il ritorno alla pace mise allo scoperto le fragilità del sistema economico, chiamato alla riconversione dalla produzione bellica a quella civile: debito pubblico alle stelle, inflazione e disoccupazione erano le eredità del conflitto. Nell'opinione pubblica si insinuò il mito della “vittoria mutilata” allorché alla conferenza di pace fu negata all'Italia la cessione della Dalmazia e di Fiume, in base al principio dell'autodeterminazione dei popoli. A nulla servì il gesto di rottura compiuto dai ministri plenipotenziari, Vittorio Emanuele Orlando e Sidney Sonnino, i quali nell'aprile del 1919 abbandonarono per protesta la Conferenza di Parigi, salvo farvi ritorno poco dopo per la firma dei trattati conclusivi, nei quali venivano riconosciuti all'Italia Trento, Trieste e l'Istria. In un clima di delusione ebbero buon gioco i nazionalisti a fare sentire la loro protesta e ad applaudire l'occupazione di Fiume effettuata nel settembre del 1919 dai volontari guidati dal poeta Gabriele d'Annunzio e fiancheggiati da truppe sediziose dell'esercito.

A partire dal 1919 gli operai nelle fabbriche e i braccianti nelle campagne scesero in sciopero per rivendicare aumenti salariali e migliori condizioni di vita; ma agiva in loro anche il richiamo alla rivoluzione socialista, sull'esempio di quella in atto nella Russia di Lenin, iniziava il biennio rosso. Il movimento popolare, indirizzato dai sindacati e dal

Partito socialista, mancò di una chiara linea di conduzione perché venne disorientato dalle divisioni all'interno della sinistra, in particolare dallo scontro tra massimalisti e riformisti. Raggiunse l'acme con l'occupazione delle fabbriche del Nord (1920), per poi declinare rapidamente.

Intanto in quegli anni si affacciarono nuove formazioni politiche, espressione di ideologie moderne. Nel 1919 fu fondato dal sacerdote Luigi Sturzo il Partito popolare italiano, sotto gli auspici della Chiesa. Lo stesso anno vide venire alla luce il movimento fascista, nato per iniziativa di Benito Mussolini come forza extraparlamentare col nome di Fasci italiani di combattimento, in difesa degli ideali nazionalistici e con un radicalismo antisocialista; esso si rivolgeva soprattutto agli ex combattenti e ai ceti medi, facendo leva sullo spauracchio (non del tutto infondato) di una rivoluzione comunista. Nel 1921 da una scissione in seno al partito socialista nacque il Partito comunista d'Italia: Antonio Gramsci ne era il leader teorico.

Nelle istituzioni si riflettevano le tensioni presenti nella società. Nel giugno del 1920 fece ritorno alla presidenza del consiglio Giolitti, che per esperienza e prestigio si pensava potesse comporre i contrasti politici. Egli risolse la questione di Fiume, firmando con la Jugoslavia il trattato di Rapallo (12 novembre 1920), che riconosceva all'Italia Zara e le isole di Cherso, Lussino, Zara, Lagosta e Cazza, e faceva di Fiume una città libera: tale sarebbe rimasta fino al 1924, anno in cui, con il trattato di Roma, passò sotto la sovranità italiana. Le difficoltà per Giolitti vennero dalla situazione interna, perché cresceva nei ceti medi e nei possidenti, allarmati dalle vittorie socialiste alle elezioni amministrative, l'attesa di una risposta autoritaria, mentre l'opinione

moderata era turbata dal disordine e dalle violenze generate dai tumulti del movimento operaio da quanti speravano di innescare una situazione rivoluzionaria, a somiglianza di quanto era da poco accaduto in Russia, e che stava accadendo in quegli anni in altri paesi della Mitteleuropa come, ad esempio, nell'effimero caso della Repubblica dei consigli Bavarese.

Il 18 settembre 1920, grazie ad un accordo italo-albanese (accordo di Tirana del 2 agosto 1920, in cambio delle pretese italiane su Valona) e ad un accordo con la Grecia, l'isola di Saseno entrò a far parte dell'Italia, la quale la voleva per la sua posizione strategica all'imbocco del Mare Adriatico.

Esauritosi il così definito biennio rosso (1919-1920) delle lotte operaie e contadine, la reazione dei ceti medi, degli agrari e degli industriali si indirizzò verso il movimento fascista, le cui violenze vennero ingenuamente assolte come premessa a un auspicato "ritorno all'ordine". Mussolini riuscì così a catalizzare sia le ambizioni di crescita sin'ora frustrate della piccola borghesia, disposta persino all'uso della violenza, sia lo spirito di rivalse diffuso tra i grandi detentori di ricchezze, gli agrari in primo luogo, a questi si aggiungevano, come "cani sciolti", i molti studenti universitari affascinati dalla carica eversiva e rivoluzionaria dell'arditismo come dall'idealismo e dalla mistica fascista e infine tutti quei nazionalisti declinanti al patriottismo massimalista. Iniziarono allora le violenze delle squadre di volontari fascisti, le camicie nere, contro le sedi e gli uomini del movimento operaio e socialista. Nelle elezioni politiche del 1921 il Partito nazionale fascista, fondato in quell'anno, ottenne 35 deputati, un numero ancora

inferiore a quello dei socialisti ma sufficiente a segnare la sconfitta dei partiti democratici, tra loro profondamente divisi.

Nell'ottobre del 1922 Mussolini chiamò a raccolta i suoi uomini e li organizzò in formazioni di carattere militare, a capo delle quali mise un quadrumvirato composto da Italo Balbo, Cesare De Vecchi, Emilio De Bono e Michele Bianchi. Il 27 ottobre del 1922 le camicie nere si raccolsero in diverse parti d'Italia per dirigersi su Roma (marcia su Roma del 28 ottobre) e chiedere le dimissioni del governo presieduto da Luigi Facta. Questi si rivolse al re perché proclamasse lo stato d'assedio e sciogliesse la manifestazione. Ma Vittorio Emanuele III si oppose e affidò a Mussolini l'incarico di formare il nuovo governo. In questo modo, Mussolini andò al governo a capo di una coalizione di liberali e popolari, che ottenne la maggioranza nel voto parlamentare.

Alla vigilia dell'inizio del Ventennio, Vittorio Emanuele III assunse una posizione incerta al profilarsi dell'era fascista. Nel 1922, in occasione della marcia su Roma, si rifiutò di firmare lo stato d'assedio, e conferì a Benito Mussolini l'incarico di formare un nuovo Governo. Con l'avvento del Ventennio Mussolini dominò fino al 1943 la scena politica italiana, prendendo ogni decisione da solo senza alcuna opposizione. Nel 1936 Vittorio Emanuele III, oltre a quello di Re d'Italia e Principe di Napoli, assunse il titolo di Imperatore d'Etiopia, con la campagna del generale Rodolfo Graziani che conquistò l'Abissinia con la totale noncuranza delle sanzioni economiche, e nel 1939 quello di Re d'Albania.

4.3.3.4 Il Regno durante la seconda guerra mondiale

Il Regno d'Italia tra il 1941 ed il 1943, con le province di Spalato, di Cattaro e di Lubiana.

A causa delle sanzioni economiche, l'Italia si ritrovò in una situazione sfavorevole, alla quale Mussolini fece fronte con un regime autarchico. Il regime di autosufficienza economica rappresentò una soluzione parziale, dato che all'economia era necessario il commercio: l'unica nazione disposta a commerciare con l'Italia fu la Germania di Hitler, con la quale l'Italia firmò il Patto d'Acciaio (22 maggio 1939, firmato dai due Ministri degli Esteri: Joachim von Ribbentrop e Galeazzo Ciano), un accordo che sanciva aiuto reciproco in caso di un conflitto e si definì così l'Asse Roma-Berlino. Nel 1940, Vittorio Emanuele III, anche se personalmente contrario all'entrata in guerra al fianco della Germania nazista, non si oppose alla scelta di Mussolini.

Nel 1943 la guerra volse al peggio per l'Asse, dunque il Re, pressato dalle gerarchie militari, destituì Mussolini, sostituendolo con il maresciallo Pietro Badoglio, in seguito al pronunciamento del Gran Consiglio del Fascismo del 25 luglio 1943. Nel luglio-agosto 1943 il generale Dwight D. Eisenhower guidò lo sbarco in Sicilia: il 10 luglio alcune armate anglo-americane sbarcano in Sicilia; il 17 agosto la Sicilia era liberata.

Mussolini venne arrestato il 26 luglio dello stesso anno, sfiduciato dal Partito Nazionale Fascista, imprigionato a Ponza, poi a La Maddalena ed infine, il 27 agosto, a Campo Imperatore, dove venne liberato dai tedeschi il 12 settembre e il 23 settembre costituì la Repubblica Sociale Italiana (RSI), o Repubblica di Salò (sul lago di Garda).

Intanto il nuovo capo del governo, il cui mandato iniziò ufficialmente il 26 luglio 1943 condusse trattative segrete che culminarono con la firma dell'armistizio a Cassibile

(Siracusa) il 3 settembre, annunciato alla popolazione del Regno solo l'8 settembre. La notte stessa della firma dell'armistizio il Re e il governo fuggirono a Brindisi, che divenne sede provvisoria del governo, mentre alcune armate alleate giunsero a Taranto e a Salerno.

In settembre i tedeschi attuarono l'operazione Alarico: 700 000 soldati italiani furono deportati in Germania, mentre Hitler annetteva dall'Italia il Trentino-Alto Adige, la Carnia, l'Istria e la Dalmazia. Nelle città principali, nelle valli settentrionali e nel centro Italia si formarono i primi gruppi partigiani, e la Marina Militare, in osservanza dell'armistizio, si concentrò su Malta.

Fra l'ottobre 1943 e il maggio del 1944 la “Linea Gustav” bloccava l'avanzata alleata, che però riprese il suo corso dopo che le truppe tedesche abbandonarono il caposaldo di Cassino.

Tra il 28 settembre e il 1° ottobre 1943 a Napoli i partigiani combatterono le quattro giornate di Napoli.

Il Regno d'Italia durante la seconda guerra mondiale, durante il periodo di massima espansione

Il 13 ottobre Badoglio dichiarò guerra alla Germania. Nel gennaio del 1944 la sede provvisoria del governo fu trasferita a Salerno; fu in questa città che nell'aprile 1944 si formò il primo governo di unità nazionale.

Il 22 gennaio le truppe americane sbarcano ad Anzio ed il 15 febbraio 1944 dei bombardamenti danneggiarono gravemente l'abbazia di Montecassino.

L'indomani della liberazione di Roma (4 giugno 1944) da parte delle truppe alleate, Vittorio Emanuele III nominò il figlio Umberto II (il futuro “Re di Maggio”) luogotenente del Regno (5 giugno 1944), nel vano tentativo di ritardare il più possibile il momento dell'abdicazione.

Nell'agosto 1944 i partigiani liberarono Firenze, mentre nel novembre dello stesso anno il fronte si stabilizzò lungo la Linea Gotica, ai piedi dell'Appennino tosco-emiliano.

Da giugno fino a novembre si svilupparono le lotte partigiane in tutto il nord Italia: l'attività politica e militare della Resistenza venne riconosciuta con l'istituzione del CLNAI (Comitato di Liberazione Nazionale Alta Italia) e il CVL (Corpo Volontari della Libertà). Il 24 agosto il capo del Governo Bonomi conferì al CLNAI alcuni poteri in Alta Italia. Tra luglio e agosto 1944 i partigiani formarono la Repubblica di Montefiorino; tra l'agosto e il settembre 1944 si proclamò indipendente la Repubblica libera della Carnia; il 10 settembre 1944 si formò la Repubblica dell'Ossola, che terminerà il 10 ottobre 1944 (i “40 giorni di libertà”); ad Alba i partigiani presero il potere fra l'ottobre e il novembre del 1944.

Nell'aprile 1945 le truppe alleate sfondarono la linea gotica e liberarono il nord Italia, aiutate anche dalle numerose insurrezioni nelle principali città (Bologna, Genova, Milano e Torino).

Il 27 aprile Mussolini cercò la fuga in Svizzera con Claretta Petacci, ma venne riconosciuto dai partigiani a Dongo e giustiziato il giorno dopo a Giulino di Mezzegra, sul lago di Como.

Il 1° maggio, truppe partigiane jugoslave occupavano Trieste, anticipando le truppe inglesi, che giunsero il 3 maggio. Vittorio Emanuele III abdicò in favore del figlio Umberto il 9 maggio 1946, per ritirarsi in esilio ad Alessandria d'Egitto, dove morì il 28 dicembre 1947.

4.3.4 Luogotenenza e regno di Umberto II (1944-1946)

Umberto II, ultimo re d'Italia

La seconda guerra mondiale lasciò l'Italia con un'economia notevolmente compromessa ed una popolazione politicamente divisa. Il malcontento in parte era dovuto all'imbarazzo di una nazione occupata prima dai tedeschi e poi dagli Alleati.

Umberto II, passato alla storia come Re di Maggio, ottenne la corona il 9 maggio 1946, quando il padre abdicò in suo favore, ma di fatto aveva cominciato a governare nel giugno 1944, quando il padre, nominandolo luogotenente del Regno, gli affidava la totalità del potere. Come luogotenente Umberto II si distinse per la sua politica molto diversa da quella del padre.

Il suo regno ebbe diversi governi capeggiati da Bonomi e De Gasperi che, a seguito delle "tregua istituzionale" videro la partecipazione di tutte le forze politiche democratiche. Il 2 giugno 1946 si tenne il referendum per scegliere fra monarchia e repubblica, referendum voluto dai partiti politici e decretato dallo stesso Umberto II. La monarchia ottenne oltre 10 milioni di voti, la repubblica poco meno di due milioni in più. Molte furono le irregolarità e le accuse di brogli. Vennero presentati moltissimi ricorsi alla Corte di Cassazione che caddero nel nulla.

Il 13 giugno il Governo De Gasperi dichiarò decaduto Umberto II e lo stesso Presidente del Consiglio assunse le veci di capo di Stato provvisorio. Umberto lasciò l'Italia senza abdicare e lanciando un proclama agli italiani, in cui denunciava "l'atto rivoluzionario" del Governo, per rifugiarsi a Cascais, in Portogallo, assumendo il titolo di conte di Sarre. Morirà in esilio per un male incurabile nel 1983. Il 18 giugno 1946 la Corte di Cassazione diede lettura dei risultati ufficiali del Referendum in favore della Repubblica e respinse i ricorsi. Il 1° gennaio 1948 entrò in vigore la Costituzione repubblicana.

4.4 Mappe del processo di unificazione



Gli Stati Italiani nel 1859: in arancio il Regno di Sardegna, in giallo il Regno delle Due Sicilie, in rosso lo Stato Pontificio, in blu il Regno Lombardo-Veneto e in verde il Granducato di Toscana e i Ducati di Parma e Modena



Il Regno di Sardegna (in arancio) nel 1860 dopo l'annessione della Lombardia, del Granducato di Toscana, dei Ducati emiliani e della Romagna pontificia



Il Regno d'Italia nel 1861 dopo la spedizione dei mille



Il Regno d'Italia nel 1866 dopo la terza guerra d'indipendenza, comprendente Veneto, Friuli e parte della Venezia Giulia



Il Regno d'Italia nel 1870 dopo la conquista di Roma



Il Regno d'Italia nel 1919 dopo la prima guerra mondiale, comprendente Trentino, Alto Adige ed Istria.

Appendice 1. I Borbone di Napoli³⁷



Stemma dei Borbone di Napoli

Un secondo ramo fu quello dei Borbone di Napoli: i Borbone della Real Casa delle Due Sicilie, fondato nel 1734 dal figlio di Filippo V di Spagna e di Elisabetta Farnese, il già citato Carlo di Borbone. Asceso quest'ultimo al trono di Spagna (1759) con il nome di Carlo III, dopo un governo a Napoli che passò alla storia per le sue riforme riparatrici di malanni secolari, gli succedette il figlio terzogenito Ferdinando IV di Napoli e III di Sicilia, che, avendo unificato i due Regni in seguito al Trattato di Casalanza firmato

³⁷ Abbiamo ritenuto di riportare notizie sul tema I Borbone di Napoli preso da Wikipedia:
<http://it.wikipedia.org/wiki/Borbone>

presso Capua il 20 maggio 1815, assunse il nome di Ferdinando I delle Due Sicilie e regnò lungamente fino al 1825, tranne che per due brevi interruzioni, sulla parte continentale del regno, nel 1799 (Repubblica Partenopea) e nel 1806-1815 (regni di Giuseppe Bonaparte e di Gioacchino Murat).

A lui seguirono fino al 1860, anno in cui il Regno delle Due Sicilie fu annesso al Regno di Sardegna, Francesco I (1825-1830), Ferdinando II (1830-1859) e Francesco II (1859-60), ultimi sovrani che guidarono il regno meridionale d'Italia, prima dell'Unità.

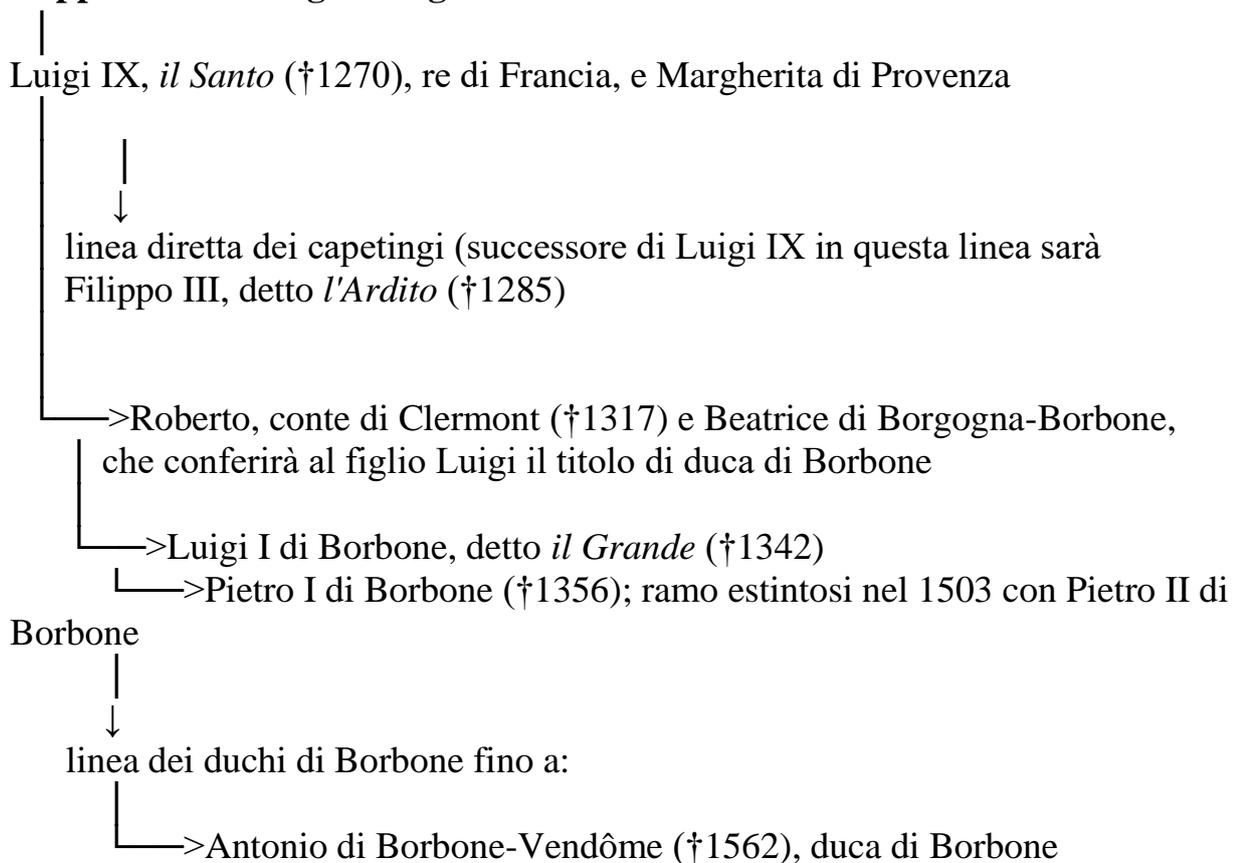
La dinastia:

- Carlo (1716 - 1788), Re di Napoli e della Sicilia dal 1734 al 1759
- Ferdinando IV (1751 - 1825), Re di Napoli e III di Sicilia dal 1759 al 1815, diviene Re delle Due Sicilie col nome di Ferdinando I dal 1815 al 1825
- Francesco I (1777 - 1830), Re delle Due Sicilie dal 1825 al 1830
- Ferdinando II (1810 - 1859), Re delle Due Sicilie dal 1830 al 1859
- Francesco II (1836 - 1894), Re delle Due Sicilie dal 1859 al 1861, quando viene esiliato
- Alfonso (1841 - 1934), Conte di Caserta dal 1841, Capo della Real Casa e Duca di Castro dal 1894 al 1934
- Ferdinando Pio (1869 - 1960), Duca di Calabria dal 1894 al 1934, Capo della Real Casa e Duca di Castro dal 1934 al 1960
- Ranieri (1883 - 1973), Capo della Real Casa e Duca di Castro dal 1934 al 1973.

- Ferdinando (1926 - 2008), Duca di Calabria dal 1934 al 1973, Capo della Real Casa e Duca di Castro dal 1973, sposa nel 1949 Chantal de Chevron-Villette (1925 - 2005)
- Carlo (1963), Duca di Noto dal 1963 al 1973, Duca di Calabria dal 1973, sposa nel 1998 Camilla Crociani (1971).

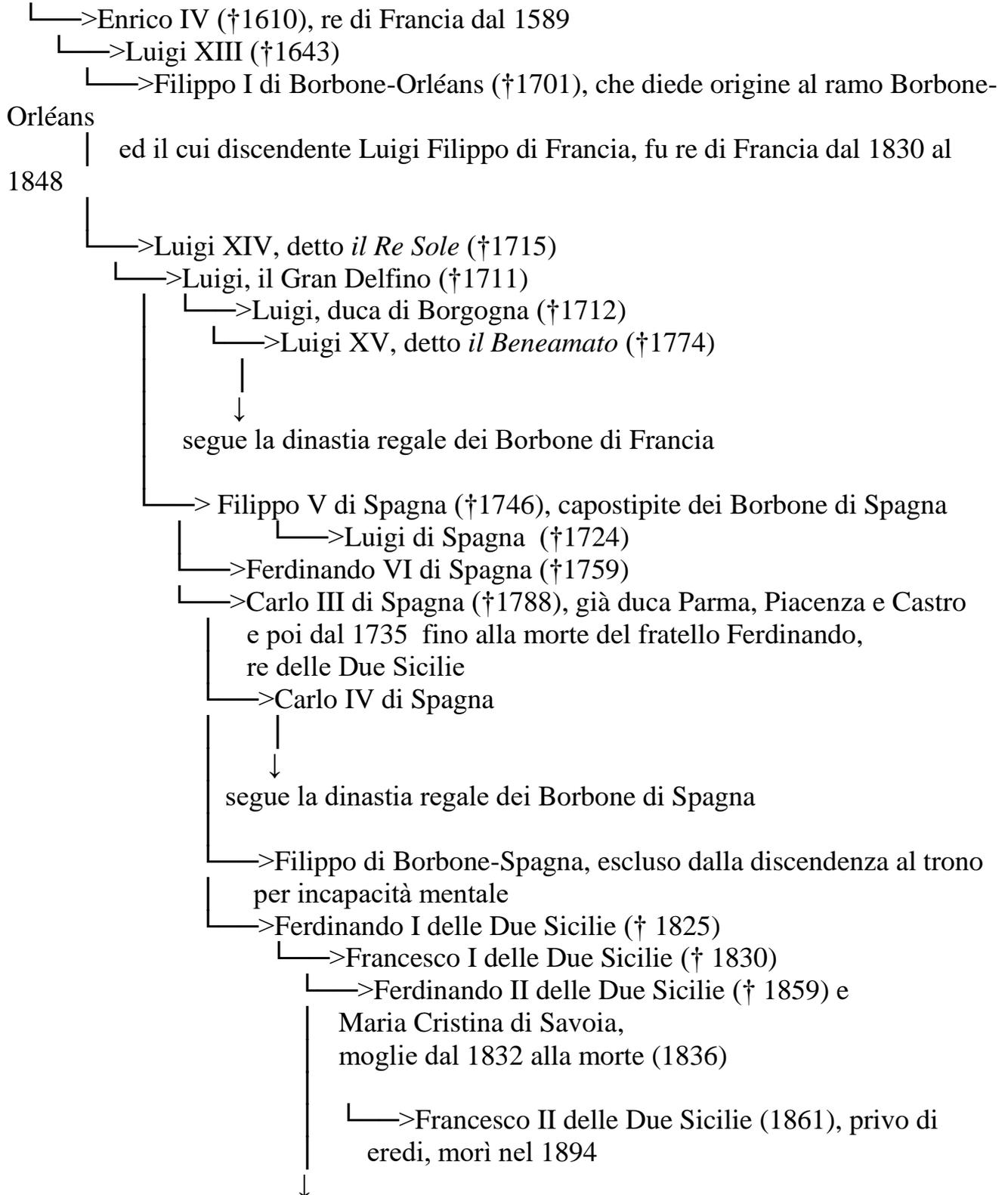
Il **Re di Spagna**, però, ignorando l'ingresso nella sua Real Casa di questo ramo, riconosce come attuale Capo della R. Casa Borbone delle Due Sicilie il cugino S.A.R. il Principe **Don Carlos** (1938) Infante di Spagna e Duca di Calabria.

Rappresentazione genealogica



Antonio di Borbone-Vendôme sposò Giovanna d'Albret divenendo Re di Navarra

Antonio di Borbone e Giovanna d'Albret



Dal 1861, anno dell'Unità d'Italia il Regno delle Due Sicilie cessa di esistere.

La dinastia prosegue:

└─> Ferdinando II delle Due Sicilie († 1859) e Maria Teresa d'Asburgo-Teschen,

| sposa dal 1837 alla morte 1867

└─> Alfonso di Borbone-Due Sicilie († 1934), conte di Caserta

| └─> Ferdinando Pio di Borbone-Due Sicilie (†1960)

↓

fratelli di Ferdinando Pio.

Alla morte di Ferdinando-Pio la successione del titolo di Re delle Due Sicilie divenne oggetto di contestazione, a causa dell'Atto di Cannes (14 novembre 1900), con il quale Carlo Tancredi di Borbone-Due Sicilie (1870 – 1949), accingendosi a sposare (1901) l'infanta di Spagna Maria de las Mercedes di Borbone-Spagna (1880 – 1904), figlia primogenita di Alfonso XII di Spagna (1857 – 1885), rinunciava per sé e per i suoi eredi al trono delle Due Sicilie, in quanto, con il matrimonio, sarebbe divenuto principe spagnolo ed i suoi successori avrebbero potuto divenire pretendenti al trono di Spagna e nello stesso tempo a quello delle Due Sicilie, cosa che la Prammatica Sanzione emessa nel 1759 da Carlo III di Spagna vietava. Non lasciando Ferdinando Pio eredi maschi, gli sarebbe dovuto succedere con il titolo di duca di Castro -come indicato nel testamento del padre Alfonso, conte di Caserta, fratello di Francesco II- il fratello minore Ranieri di Borbone-Due Sicilie (1883 – 1973) e successivamente il figlio Ferdinando Maria di Borbone-Due Sicilie (1926 – 2008). Tuttavia la rinuncia di Tancredi con l'Atto di

Cannes fu contestata dal figlio Alfonso Maria di Borbone-Due Sicilie (1901 – 1964), zio di Ranieri. La controversia è ancora viva e vi sono due possibilità:

Caso di validità della rinuncia di Tancredi

└─>Ferdinando II delle Due Sicilie († 1859) e Maria Teresa d'Asburgo-Teschen,
moglie

| dal 1837 alla morte 1867

└─>Alfonso di Borbone-Due Sicilie († 1934), conte di Caserta

└─>Ferdinando Pio di Borbone-Due Sicilie (†1960)

└─>Ranieri di Borbone-Due Sicilie (†1973)

| └─>Ferdinando Maria di Borbone-Due Sicilie (†2008)

| └─>Carlo di Borbone-Due Sicilie (1963 – vivente)

↓

Carlo Tancredi di Borbone-Due Sicilie (†1949) linea "contestatrice" dell'Atto di
Cannes

Caso di rinuncia di Tancredi non valida

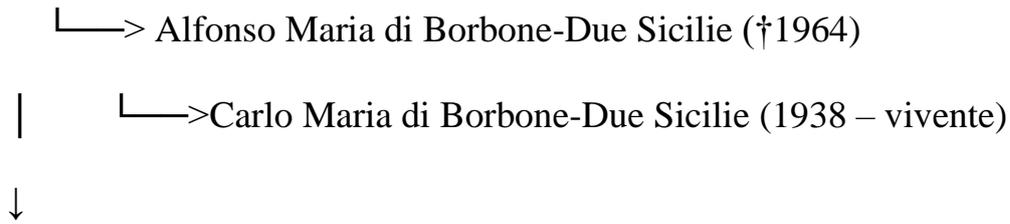
└─>Ferdinando II delle Due Sicilie († 1859) e Maria Teresa d'Asburgo-Teschen,
moglie di Ferdinando

| dal 1837 alla morte 1867

└─>Alfonso di Borbone-Due Sicilie († 1934), conte di Caserta

└─>Ferdinando Pio di Borbone-Due Sicilie (†1960)

└─>Carlo Tancredi di Borbone-Due Sicilie (†1949)



Ranieri di Borbone-Due Sicilie (†1973), linea secondo l'Atto di Cannes

CAPITOLO II

I PROBLEMI DELL'ITALIA POST-UNITARIA

1.- Le conquiste post-unitarie

La datazione più accreditata del Risorgimento Italiano è quella che parte dal Congresso di Vienna del 1815 e termina con la Breccia di Porta Pia e presa di Roma del 20 Settembre 1870, con la quale ha termine anche il potere temporale dei Papi. Sono fatti notevoli il proclama di Rimini (1815), ultimo anelito contro l'Austria da parte di Gioacchino Murat, i primi moti costituzionali del 1820-1821, i moti del 1848, le annessioni (1859-60), l'impresa dei Mille, la discesa delle truppe sabaude verso Teano, la proclamazione del Regno d'Italia (1861). Ma per completare il quadro occorre precisare che l'italia neonata continuò la sua politica espansionista.

Le crescenti tensioni fra Austria e Prussia per la supremazia in Germania, sfociate infine nel 1866 nella guerra austro-prussiana (detta da noi terza guerra d'indipendenza) offrì l'opportunità di effettuare un

consistente guadagno territoriale a spese degli Asburgo. L'8 aprile 1866 il Governo Italiano, guidato dal generale Alfonso La Marmora, concluse una alleanza militare con la Prussia di Otto von Bismarck, grazie anche alla mediazione della Francia di Napoleone III. Il 5 luglio giunse notizia di un telegramma dell'imperatore di Francia Napoleone III, il quale prometteva di avviare una mediazione generale, che avrebbe permesso all'Austria di ottenere condizioni onorevoli di fronte alla Prussia e all'Italia di annettere Venezia. La situazione appariva particolarmente imbarazzante, in quanto le forze armate non avevano fatto molto nell'arco della guerra, tuttavia l'Italia fu ben trattata, dopo l'Armistizio di Cormona del 12 agosto 1866, dalle diplomazie che conclusero il trattato di Vienna del 3 ottobre 1866. Giò molto che la gran parte delle condizioni del trattato di pace erano state, comunque, già stabilite prima dell'entrata in guerra. Secondo i termini del trattato di pace, l'Italia guadagnò Mantova, l'intera antica terraferma veneta, che comprendeva l'attuale Veneto, salvo l'Ampezzano, e il Friuli occidentale. Rimanevano in mano austriaca il Trentino, il Friuli orientale, la Venezia Giulia e la Dalmazia. In considerazione della pessima condotta italiana in guerra, gli austriaci ottennero di consegnare le province perdute alla Francia, che ne avrebbe fatto dono diretto al Regno d'Italia. Il 4 novembre 1866 i Savoia ebbero consegnata dagli Asburgo anche la Corona Ferrea, già usata dai re Longobardi, dagli Imperatori del Sacro Romano Impero Germanico, dallo stesso Napoleone Bonaparte, ed ora dal Re d'Italia. La corona tornò così alla sua sede storica nel Duomo di Monza.

L'annessione del Veneto al Regno d'Italia venne sancita da un plebiscito, a suffragio universale maschile, svoltosi il 21 e 22 ottobre, anche se già il 19 ottobre in una stanza dell'hotel Europa sul Canal Grande il generale Leboeuf aveva firmato la cessione del Veneto all'Italia, quindi prima ancora del plebiscito, le terre venete erano già state cedute ufficialmente agli italiani. Il 7 novembre 1866, pochi giorni dopo la proclamazione ufficiale dell'esito del plebiscito, Vittorio Emanuele II compì una visita solenne a Venezia. Le salme dei fratelli Bandiera e di Domenico Moro rientrarono il 18 giugno 1867, quella di Daniele Manin il 22 marzo 1868. o guadagnare alcun successo sul campo. Le forze disponibili, d'altra parte, apparivano consistenti, mentre gli austriaci andavano ritirando truppe verso la

difesa di Vienna. Il governo italiano cercò quindi di guadagnare tempo, ingiungendo, al contempo, al generale La Marmora di ottenere «...una buona battaglia e per essere in condizioni ancora più favorevoli per la pace». Nelle settimane che seguirono, a Enrico Cialdini fu affidato il grosso dell'esercito. Egli seppe guidare l'avanzata italiana dal Po di Ferrara a Udine: passò il Po e occupò Rovigo l'11 luglio, Padova il 12 luglio, Treviso il 14 luglio; San Donà di Piave il 18 luglio, Valdobbiadene e Oderzo il 20 luglio, Vicenza il 21 luglio, Udine il 22 luglio. Nel frattempo i volontari di Giuseppe Garibaldi si erano spinti dal Bresciano in direzione della città di Trento (Invasione del Trentino del Garibaldi) aprendosi la strada il 21 luglio alla battaglia di Bezzecca, mentre una seconda colonna italiana guidata dal Medici arrivava, il 25 luglio, in vista delle mura di Trento (Invasione del Trentino del Medici). Queste ultime vittorie italiane vennero tuttavia oscurate, nella coscienza collettiva, dalla sconfitta della Marina a Lissa il 20 luglio. Il 9 agosto Garibaldi rispose con il celebre e celebrato «*obbedisco*» e si ritirò dal Trentino.

Con la così detta terza guerra d'indipendenza (1866) si ha l'annessione del Veneto, nel 1870 si opera la presa di Roma da parte dell'esercito italiano (1870). Taluni considerano come parte di questa espansione anche il riscatto delle terre irredente dell'Italia nord-orientale (Trentino e Venezia Giulia) a seguito della Prima Guerra Mondiale.

Ma per andare in maggior dettagli ricordiamo che quando Vittorio Emanuele II di Savoia divenne Re d'Italia, il 17 marzo 1861, il nuovo Regno: l'Italia unita era però ancora priva di Veneto, Trentino, Lazio e Venezia Giulia, principalmente non aveva Roma. La situazione delle terre irredente, inoltre, e come si sarebbe detto alcuni decenni più tardi, costituiva una fonte di tensione costante per la politica interna italiana e chiave di volta della sua politica estera. Napoleone III aveva dato garanzia di accorrere in difesa dei territori del Papa in caso di attacco. Nel 1866 Vittorio Emanuele ottenne il

Veneto e Venezia e, contemporaneamente, iniziò i negoziati per ottenere Roma per via pacifica, senza riuscire. Vi furono tentativi non istituzionali per ottenere Roma, valga per tutti l'episodio dell'Aspromonte, nel 1862, quando Giuseppe Garibaldi partì con dei volontari per tentare la liberazione di Roma, confidando sulla neutralità del Re. Seguito da 2000 volontari, s'imbarcò a Catania per sbarcare a Melito il 24 agosto e raggiungere l'Aspromonte. Il generale Enrico Cialdini, però, inviò una divisione comandata dal colonnello Luigi Pallavicini per fermare l'esercito di volontari. Nello scontro Garibaldi fu ferito, per poi essere dichiarato prigioniero insieme ai suoi seguaci. Dopo la guarigione, gli venne concesso di tornare alla sua residenza di Caprera.

Il 20 settembre 1870, caduto Napoleone III, e Vittorio Emanuele II poté muoversi e il generale Cadorna riuscì a fare breccia nelle mura romane, annettendo Roma al Regno d'Italia e ponendo termine allo stato Pontificio. In meno di un decennio Vittorio Emanuele grazie ai successi dell'esercito, l'abile attività diplomatica di Cavour e alla focosa intraprendenza di Garibaldi riuscì a unificare l'Italia. Questo risultato non fu però apprezzato di torinesi che nel 1864 si videro privati della capitale, in favore di Firenze prima e Roma poi. In quell'occasione vi furono grandi proteste che sfociarono in piazza San Carlo e che furono barbaramente repressi dal generale Minghetti causando 184 morti. Il nuovo Regno dovette subito affrontare diversi problemi come l'analfabetismo, il brigantaggio, il diritto al voto e la scomunica a Casa Savoia inflitta dal Papa.

Il Re Vittorio Emanuele II morì nel 1877 e nei suoi ultimi giorni di vita Papa Pio IX, revocando la scomunica, gli accordò i sacramenti. Vittorio Emanuele II chiese di essere sepolto in Piemonte, nella Basilica di Superga, ma Umberto I, venendo incontro ai

desideri del comune di Roma, lo fece tumulare nel Pantheon. A onore di Vittorio Emanuele II, il suo successore Umberto I, fece costruire a Roma il Vittoriano, conosciuto anche come Altare della Patria, che al suo interno ospita la tomba del Milite Ignoto.

2.- La questione della Breccia di Porta Pia³⁸

Porta Pia³⁹ è uno dei varchi che si aprono nelle Mura aureliane nella zona orientale di Roma. Tale porta fu costruita per ordine di Pio IV Medici, Papa dal 1599, su disegno di Michelangelo Buonarroti (1475-1564), in un arco temporale attorno al 1562/1566, in sostituzione di Porta Nomentana. Come ben noto il 20 settembre 1870 l'artiglieria italiana, con i cannoni di Alfonso La Marmora (1804-1878), aprì la famosa breccia attraverso la quale i bersaglieri italiani guidati dal Generale Raffaele Cadorna (1815-1897) entrarono in Roma, dopo una lieve resistenza delle milizie pontificie, che cessarono subito il fuoco dietro ordine del Papa. La data della Breccia di Porta Pia segna la fine del potere temporale dei Papi e della annessione di Roma capitale d'Italia e ha avuto ed ha un significato e un valore grande nella storia europea ed internazionale, sul piano istituzionale, politico, laico e religioso. A ricordo dell'evento nel punto esatto in cui fu aperta la breccia, è stato eretto un monumento in marmo e bronzo mentre di fronte alla porta, al centro del piazzale si trova il Monumento al Bersagliere. Il desiderio

³⁸ Il presente paragrafo riproduce integralmente una commemorazione della "Breccia di Porta Pia", tenuta dal Prof. Franco Eugeni, il giorno 20 settembre 2004, in occasione dell'apertura dell'Anno Accademico 2004-2005 presso la Società filosofica "academia" di Bologna. I lettori perdoneranno eventuali ripetizioni nel testo.

³⁹ Esiste una copia perfetta di Porta Pia, a Soriano nel Cimino (VT). Si tratta di una monumentale porta in peperino, pietra tipica della zona di Soriano, che segna una sorta di ingresso monumentale al paese quando si proviene dal Monte Cimino. Tale porta fu voluta ed eretta nel 1771, sempre su disegno di Michelangelo Buonarroti, dal Principe Carlo Albani allora signore di Soriano nel Cimino.

di porre Roma a capitale del nuovo Regno d'Italia era nell'aria fin dalla metà dell'800. Il tentativo effimero di istituire la Repubblica Romana risale al 1849 e durò appena cinque mesi! Il 24 novembre 1848 Papa Pio IX si era prudentemente rifugiato a Gaeta, in seguito ai disordini per l'assassinio dell'economista Pellegrino Rossi (1787-1848), suo consigliere e appena nominato capo di governo. Così a Roma si creò una Assemblea Costituente che, dichiarato decaduto il potere temporale del Papa, nominò il 9 Febbraio 1849 un Primo Triunvirato nelle persone dei romani Carlo Armellini (1777-1863) e Mattia Montecchi (1816-1871) e del teramano Aurelio Saliceti (1804-1862) professore di diritto a Napoli. Lo Stato della Chiesa comprendeva allora parte delle attuali regioni Lazio, Umbria, Marche, Emilia e Romagna con le città di Roma, Rieti, Civitavecchia, Viterbo, Orvieto, Perugia, Foligno, Spoleto, Terni, Narni, Ancona, Urbino, Ascoli, Macerata, Pesaro, Rimini, Cesena, Fano, Faenza, Forlì, Imola, Bologna, Ravenna, Ferrara.

Il 4 Luglio Montecchi e Saliceti si dimisero dal Triunvirato per assumere altri compiti e furono rimpiazzati da Aurelio Saffi (1819-1890) e dal grande Giuseppe Mazzini (1805-1872). La costituzione di cui si dotò la Repubblica Romana si può considerare di grande modernità, anzi avveniristica. I suoi principi transitarono quasi integralmente nella Costituzione della Repubblica Italiana del 1946 (cento anni dopo!). Il 4 Luglio del 1849 le truppe francesi del Generale Oudinot occuparono le sedi strategiche della piccola repubblica segnandone la fine. Il Generale Garibaldi ed altri furono costretti a fuggire. Il breve ed utopico tentativo di costituzione della Repubblica pose la *questione romana* e in realtà fu il germe che 30 anni dopo condusse alla presa di Porta Pia.

Fin dai primi dell'ottocento Napoleone I Buonaparte era convinto che il potere temporale dei Papi fosse destinato a finire da solo. In realtà occorre altro anche perché tale potere temporale venne invece difeso da Napoleone III. Nella prima metà dell'ottocento vi è una rapida successione di papi: Pio VII (Gregorio Chiaromonti, 1742-1823) eletto nel 1800, che incoronò Napoleone I nel 1804 fu poi deportato dai francesi dal 1808 al 1814 e poi fu nuovamente a Roma sul soglio fino al 1823. Il suo segretario di Stato Ercole Consalvi, geniale uomo politico, assicurerà comunque uno spazio allo Stato Pontificio nel Congresso di Vienna. Il suo successore Leone XII (Annibale della Genga, 1760-1829) fu Papa per soli sei anni dal 1823, Pio VIII (Francesco Saverio Castiglione, 1761-1830) per venti mesi, Gregorio XVI (Bartolomeo Cappellari, 1765-1846) fu sul soglio per 15 anni, dal 1831 ed infine ed infine Pio IX (Giovanni Mastai Ferretti, 1792-1878) che salì al soglio pontificio con la fama di Papa liberale il 16 Giugno 1846, appena 50-enne. Il suo papato durerà a lungo fino a quando il potere temporale sarà oramai finito. Questi sono i Papi immortalati dal poeta Giuseppe Gioacchino Belli (1791- 1863) nei suoi oltre 2700 sonetti in romanesco.

L'idea, se si vuole il desiderio, di Roma capitale venne a suo tempo anche esplicitata dal Conte di Cavour nel suo discorso al parlamento italiano nel 1860. Cavour sperò che l'Europa tutta si sarebbe convinta della necessità della separazione tra potere spirituale e potere temporale, idea che lo condusse ad affermare il principio di "*libera Chiesa in libero Stato*", ma fu chiaro per tutti che per raggiungere un tale obiettivo occorreva strappare un consenso alla Francia di Luigi Napoleone, difensore della Roma papalina. Intanto l'attività di Papa Mastai Ferretti era incessante ed innovativa. Da liberale della

prima ora diviene il feroce conservatore del dopo: - l'8 dicembre 1854 proclama il *dogma dell'Immacolata Concezione* - nel 1864 all'Enciclica *Quanta Cura*, allegò il famoso *Sillabo* nel quale espresse un *netto rifiuto per la moderna civiltà* definendo un errore la libertà di culto e di opinione, il divorzio, il negare il potere temporale ai pontefici, il non ritenere il cattolicesimo unica religione, negò ancora le idee del socialismo e le opinioni difformi da quelle del clero - nel 1870 indisse il *Concilio Vaticano I*, nel quale promulgò il *dogma della infallibilità papale*. Il Concilio, nel luglio 1870, quando ebbe inizio la guerra franco prussiana, fu sospeso e di fatto non riprese più le sue attività.

Il principe Luigi Napoleone fu eletto Presidente della Repubblica Francese nel 1848, e assunse il titolo di Imperatore nel 1852 rimanendo a governare la Francia fino appunto al 4 Settembre 1870. Alterne sono le sue vicende, Napoleone III come detto difende militarmente la Roma papalina ma un momento favorevole per bloccare l'azione della Francia, quale difensore di Roma papalina, si ebbe in occasione della guerra franco-prussiana. Le truppe francesi abbandonarono Roma. Il 2 Settembre 1870 Napoleone III è sconfitto a Sedan, il 4 Settembre successivo è il giorno nel quale di fatto cade il Secondo Impero e in Francia viene proclamata la Terza Repubblica, che fu di tipo parlamentare ed il suo primo Presidente fu Adolphe Thiers (1797-1877).

La terza repubblica fu una forma di governo che durò in Francia per circa settant'anni fino all'invasione tedesca del paese del 10 luglio 1940, quando il Maresciallo Philippe Pétain creò la cosiddetta Francia di Vichy. Questo rivolgimento aprì all'Italia una strada, sia pure a cannonate e attraverso la breccia, una strada per congiungere Roma all'Italia.

Il 20 Settembre, 16 giorni dopo la caduta di Napoleone III, le truppe italiane, libere dal controllo francese, entrano a Roma. Il governo italiano, conquistata Roma, indisse per il 2 ottobre 1870 un plebiscito per l'ammissione della stessa all'Italia e i risultati videro la schiacciante vittoria dei *sì*, 40 785, a fronte dei *no* che furono solo 46. Il totale nella provincia di Roma fu di 77.520 "sì" contro 857 "no". In tutto il territorio annesso i risultati furono 133.681 contro 1.507.

Pio IX si dichiarò «*prigioniero politico dello stato italiano*» nonostante lo Stato Italiano si affrettasse a promulgare la cosiddetta *Legge delle guarentigie* mai accettata dal Papa. Il Papa Mastai Ferretti emanò nel 1874 la bolla *Non expedit*, con la quale vietò ai cattolici italiani la partecipazione alla vita politica del paese, inoltre scomunicò il Re Vittorio Emanuele II. Il successore di Pio IX sarà Leone XIII (Vincenzo Gioacchino dei Conti Pecci- 1810-1903) che fu il grande conciliatore tra Repubblica italiana e Chiesa allentando le tensioni e diede una nuova svolta portando la Chiesa verso il sociale, fu infatti il papa della “*Rerum Novarum*” (1891) l'enciclica che pose le basi del movimento sociale cattolico e aprì la strada verso le Banche rurali e il credito cooperativo. I successivi Papi sono: Pio X (Giuseppe Sarto, 1835-1914) papa dal 1903, santo, condannò il modernismo e riammise i cattolici italiani alla vita pubblica, Benedetto XV (Giacomo della Chiesa, 1854-1922), papa dal 1914, che promulgò il Cedex Juri Canonici nel 1917, Pio XI (Ambrogio Ratti, 1857-1939), papa dal 1922, stipulò nel 1929 i Patti Lateranensi e condannò nazismo e comunismo, Pio XII (Eugenio Pacelli, 1876-1958), papa dal 1939 che ha vissuto la II guerra e la ricostruzione.

Per tornare alla “*questione romana*” gli Stati europei non riconobbero ufficialmente l'iniziativa ma accettarono l'azione italiana lodando il fatto che l'iniziativa si fosse svolta senza spargimento di sangue. L'atteggiamento tollerante e di neutralità si ebbe dal governo di Otto von Bismark., dal governo francese attraverso l'ambasciatore italiano in Francia Costantino Nigra, Carlo Cadorna, fratello maggiore del generale,

ambasciatore a Londra; parlò del lungo colloquio che ebbe con il conte Granville, ministro degli esteri del gabinetto Gladstone e del fatto che Granville non fece commenti ma secondo Cadorna aveva gradito la notizia, del resto arrivo presto una lettera dell'ambasciatore inglese esprime la soddisfazione del primo ministro Gladstone sulle modalità degli avvenimenti.

Se Pio IX ebbe a scomunicare Vittorio Emanuele II era però con il governo che si facevano gli affari, la conseguenza fu di un crearsi una *nobiltà papalina* o *nera* ed una *nobiltà bianca* legata al nuovo Re, assieme ad un duplicarsi anche delle diplomazie. Ma sia il Re che il Papa muoiono nel 1878 e tutte le resistenze e le polemiche si attenuarono. I nuovi attori Leone XIII e Umberto I non sono Pio IX e Vittorio Emanuele II, inoltre Umberto I è aiutato dalla moglie Margherita, Regina più che adeguata a guidare e promuovere tutta la mondanità romana. Il potere temporale dei Papi era finito e gli affari appunto si facevano con il nuovo governo, così che anche il divieto ai cattolici di fare politica sarebbe stato eliminato progressivamente, fino al completo rientro dei cattolici "*come elettori e come eletti*" nel ventennio. La situazione venne risolta definitivamente nel 1929, con i patti lateranensi che costituirono una risoluzione dei rapporti bilaterali tra Stato Italiano e Vaticano.

Dopo la Breccia la vita di Roma del primo novecento cambiò radicalmente, si ruppe in primo luogo un secolare isolamento e furono operati grandi mutamenti.

La popolazione di Roma iniziò ad aumentare, l'abitato si espanse verso le campagne, che divengono edificabili permettendo enormi speculazioni e in un processo ancor oggi in atto. Dalla breccia, simbolicamente se si vuole, arrivò una nuova aria: continuarono ad arrivare impiegati, commercianti e professionisti. La nascita della nuova Roma ebbe anche i grandi momenti critici tra i quali ricordiamo lo scandalo della Banca Romana del 1876. Si scoprì infatti che l'austero Direttore, il Senatore Bernardo Tanlongo, per coprire un deficit di 28 milioni di lire, forse dovuto ai vari finanziamenti a

costruttori, emise banconote in quantità superiore al dovuto. Tuttavia il non banale processo si concluse con l'assoluzione di Tanlongo.

Principalmente è l'avvento della Borghesia, che fa di Roma una città nuova, una vera capitale. La Roma del 1881 così è descritta da un allora 18-enne Gabriele d'Annunzio :
“Era il tempo in cui torbida ferveva l'operosità dei distruttori e dei costruttori. Insieme con nuvoli di polvere si propagava una specie di follia edificatoria, con un turbine improvviso ...nell'esercizio disordinato ed esclusivo delle attività utili, ogni senso estetico, ogni rispetto del passato fu depresso..”.

Del resto anche la situazione della nuova nazione Italia era quella che era. Riportiamo *alcuni dati comparativi*⁴⁰ con l'anno 2.000 che appaiono estremamente significativi. Agricoltori 70%, operai 18%(1871) agricoltori 3% (2001) terziario 63% (2001) - alfabetizzati⁴¹ 31% (1871) 98,6% (2001) – speranza di vita 33 anni (1871) 79,8 anni (2001) – altezza media 162 cm (1871) 174 (2001) – età media degli sposi nel 1871: 27 anni per i maschi e 23 per le donne, con una media di cinque figli. In Italia la popolazione contava 22 milioni nel 1871 contro i 57 milioni del 2001 ma va aggiunto che l'Italia nel mondo conta circa altri 60 milioni di persone, quindi una *Seconda Italia*, orgogliosa della propria storia, un'Italia tuttavia non del tutto ufficiale⁴².

Nel 1862 nascono le Camere di Commercio e il voto, sulla falsariga delle leggi piemontesi, è riservato al 2% della popolazione, nel 1882 si estende al 12% e nel 1912 al *suffragio universale* solo maschile, esteso alle donne nel 1946. Non molta

⁴⁰ Vedasi Focus n.51 (gennaio 2011) pg.53-59, pg.70-83.

⁴¹ La legge Coppino del 1877 estese l'obbligo scolastico ai bambini a nove anni creando il crollo dell'analfabetismo passato dal 69% del 1871 al successivo 40% dopo il 1877. Successivamente i mezzi di comunicazione di massa quali la Radio dal 1930 e la televisione nel 1960 operarono il resto.

⁴² . Infatti solo 4 milioni di essi sono iscritti all'*Aire* (Anagrafe degli Italiani Residenti all'Estero) e di questi 1.120.308 vivono in America latina, 130.113 in Venezuela secondo *dati aggiornati al 2001*.

importanza è data ai bambini e occorre attendere il 1925 perché nasca l'opera Nazionale Maternità ed Infanzia, l'ordine dei pediatri, la regolamentazione delle ostetriche. Le grandi innovazioni sul lavoro sono la meccanizzazione agricola del 1930 e lo statuto dei lavoratori che è solo del 1970.

Nel primo periodo unitario è forte *l'emigrazione degli italiani*, risultato di povertà insopportabile e ritardi nella modernizzazione dello stato. Fin dal Medioevo l'Italia ha subito correnti migratorie in uscita, in entrata ed interne, sia per ragioni geografiche che politiche. Tuttavia prima del 1861 vi erano poche migliaia di emigrati, per lo più esuli delle lotte di classi. Si parla invece di 30 milioni di emigrati tra il 1861 e il 1980, più dell'intera popolazione italiana del 1870, dei quali 14 milioni durante la così detta *grande emigrazione* del 1876-1915.. In particolare si parla di 4 milioni di emigrati in USA dal 1880 al 1920, con un picco di 900 mila persone nel solo 1913. L'emigrazione riguardò l'*Uruguay* ma principalmente *Stati Uniti, Argentina e Brasile*, che sono oggi chiamate le "*tre Italie fuori Italia*" più numerose del mondo⁴³. In Brasile specie dopo l'abolizione della schiavitù in quel paese nel 1888, si videro intere famiglie italiane trasferirsi nelle piantagioni brasiliane. Il Brasile incentivò l'emigrazione offrendo biglietti di viaggio per assicurarsi un nuovo mercato di mano d'opera. I viaggi erano terribili e in condizioni tali da non assicurare l'arrivo a elevate quantità di passeggeri. Tra il 1946 al 1960 prima del boom economico 236 mila italiani si recano in *Venezuela*⁴⁴ che si trovava in un momento economico positivo. Anche perché Venezuela e L'Italia

⁴³ In alcuni Paesi, gli italiani, hanno raggiunto un grado di integrazione tale da rendere difficile la loro individuazione numerica.

⁴⁴ Fonte: Centro studi emigrazioni di Roma.

stringono forti rapporti di collaborazione. Oggi in Brasile, Venezuela ed Argentina, dove l'integrazione fu rapidissima, più di 40 milioni di persone sono di origine italiana. Vi fu anche una emigrazione europea comparabile a quella oltre oceano essenzialmente dopo la seconda guerra verso la Francia, la Svizzera e il Belgio fatta in buona parte da clandestini, che passavano le Alpi aiutati da organizzazioni criminali.

Ancora con il boom degli anni '50 e '60 si ebbe una notevole *migrazione interna*, dei cosiddetti *terroni* dal Sud Italia verso le industrie del Nord di Torino, Genova e Milano. Alla fine dell'800 un emigrante scriveva: *“Piantiamo grano ma non mangiamo pane bianco. Coltiviamo la vite ma non beviamo vino. Alleviamo animali ma non mangiamo carne. Ciò nonostante voi ci consigliate di non abbandonare la nostra patria. Ma è una patria una terra dove non si riesce a vivere del proprio lavoro?”*.

L'emigrazione all'estero ebbe delle imprevedibili, a priori, ricadute economiche. L'Italia, ad esempio, ben sopportò la crisi mondiale del 1929 grazie alla grande quantità di denaro che gli emigranti rimandavano in Italia. Inoltre gli emigranti costruirono case e comperarono terre nei loro luoghi di origine creando una ondata di promozione sociale, durata più di 40 anni, dalla quale l'Italia del latifondo uscì completamente trasformata in una Italia dei piccoli proprietari, operai e commercianti.

Tuttavia gli emigranti italiani, specie nei periodi di prima permanenza nelle varie nazioni ove si spostarono furono *malvisti, disprezzati, criminalizzati ed emarginati*. Ad esempio negli Stati Uniti l'inserimento sociale fu lentissimo. I nostri stessi conterranei preferivano ghettizzarsi in quartieri italiani, frequentare scuole parrocchiali separate dal sistema americano. Si diceva che gli italiani non erano bianchi ma nemmeno palesemente

negri, era una razza poco assimilabile ed inferiore, era una stirpe di assassini e mafiosi. In Australia si parlava di *invasione delle pelli oliva*, in Svizzera erano banditi dalle stazioni e dai bar e nessuno voleva affittare loro delle case perché erano “*sporchi come maiali*” e con troppi figli. Altri avevano da contestare il loro odore. Episodi terribili sono avvenuti quali la storia di 11 italiani processati per omicidio nel 1891 in Louisiana e assolti ma linciati dalla popolazione razzista. Nella Francia del 1893 gli italiani erano chiamati *orsi* e tra questi ricordiamo gli operai delle saline di Aigues-Mortes che in seguito a una lite con un morto subirono feroci rappresaglie con oltre 50 morti buttati nelle paludi. Più tardo nel tempo è l’episodio delle miniere di Marcinelle del 1956 che vide la morte di 26 minatori italiani per lo stato di degrado dei pozzi dove essi scendevano a oltre mille metri di profondità. Ancora nell’emigrazione interna la trappola del pregiudizio scattò tra connazionali come oggi scatta per gli stranieri in Italia.

Oggi l’Italia rivive negli arrivi degli emigranti a Lampedusa e in Sicilia alcuni suoi vecchi incubi. Da paese di emigrati si è trasformata in un paese di immigrati e sta ripercorrendo tutti i fenomeni di pregiudizi e di razzismo, per la paura dello straniero, che i nostri antenati ebbero a subire al tempo della loro emigrazione.

3.- Il fenomeno del brigantaggio

A questo punto appare opportuno soffermare l'attenzione su un fenomeno che ha interessato soprattutto il meridione in particolare dopo l'unificazione d'Italia: il brigantaggio⁴⁵.

Il brigantaggio è una forma di banditismo caratterizzata da azioni violente a scopo di rapina ed estorsione, anche se in alcune circostanze ha avuto risvolti di carattere politico e sociale. Come abbiamo detto, caduto il regime borbonico, il Meridione veniva annesso agli altri Stati già sotto il dominio di Casa Savoia, in una condizione di estrema arretratezza e squilibrio sociale. Il fenomeno del brigantaggio nasce nell'Italia del Sud, dalle montagne d'Abruzzo, al Molise e nella Campania. Il periodo 1861-1870 fu particolarmente duro in quanto il peggioramento delle condizioni socio-economiche rispetto al periodo pre-unitario determinò una forma di risentimento anzi di odio verso i Piemontesi. Un secondo motivo di detto odio è da ricercarsi nell'atteggiamento repressivo e distruttivo che essi ebbero nei confronti della popolazione meridionale. Furono distrutti dai piemontesi ben 51 paesi, alcuni dei quali mai più ricostruiti. Le stagi di **Pontelandolfo** e **Casalduni**, del 14 agosto 1861, sono solo la punta di un "iceberg distruttivo" di ben più ampia portata. I paesi in genere furono dati alle fiamme, con tiro al bersaglio su civili inermi che scappavano, stupri, saccheggi delle abitazioni, profanazione delle chiese. Dunque, ben presto si evidenziarono le premesse per una rivolta popolare, tant'è che ben presto decine di migliaia di ribelli si rifugiarono nelle zone montuose più impervie e inaccessibili per dare inizio a una guerriglia

⁴⁵ Non riteniamo opportuno sviluppare maggiormente questo paragrafo. Il lettore interessato consulti, ad esempio: C. Bartolini, *Il brigantaggio nello Stato Pontificio*, Ed. Adelmo Polla, Cerchio (AQ) 1989 - G. Massari, *Relazione della Comm. parlamentare d'inchiesta sul brigantaggio*, Roma 1863 - F. Molfese, *Storia del brigantaggio dopo l'Unità*", Milano 1966.

condotta su un duplice fronte, quello delle incursioni per razziare e depredare i ricchi proprietari terrieri, e quello sul piano squisitamente militare contro l'esercito piemontese. Si trattò anche di un fenomeno malavitoso, derivato dal malcontento dei contadini che vivevano da secoli nell'indigenza e nell'ignoranza. Già nel 1863 si erano costituite una decina di bande armate. Nacque così in modo spontaneo il fenomeno del brigantaggio.

Questo fenomeno interessò in maniera piuttosto intensa anche l'Abruzzo. Esso nasce già a partire dal 1500, nel territorio della Majella, che, con il suo territorio ameno, è stata al centro degli episodi più noti. Sulla Majella viene scolpita sulla roccia chiamata "La Tavola dei Briganti" l'iscrizione: *Nel 1820 nacque Vittorio Emanuele re d'Italia.*

Prima era il regno dei fiori, oggi è il regno della miseria.

Le prime notizie di brigantaggio importanti risalgono al 1860, con protagonisti i fratelli Marinucci e Antonio La Vella, i quali operarono per lo più operò isolatamente nella Valle Peligna, fino al Bosco di Sant'Antonio e Pescocostanzo. La Vella fu catturato quasi subito, nell'ottobre del 1861. Tutti i componenti della banda furono processati e condannati nell'ottobre del 1863. Molto attiva fu anche la Banda degli Introdacquesi, che ebbe come rifugio ideale i fitti boschi del monte Plaia, nonché le montagne fra Introdacqua, Scanno e Frattura. I capi storici furono Giuseppe Tamburrini, Concezio Ventresca, Pasquale Fontanarosa e Pasquale Del Monaco. Si resero protagonisti di estorsioni di denaro, pecore e asini, minacce, omicidi e sequestri di persona per un totale di più ben 61 reati. A Pacentro fu molto attiva la banda capeggiata da Pasquale Mancini, La banda fu protagonista di numerosi saccheggi nei paesi di Pretoro, Pennapiedimonte, Caramanico, Salle, Guardiagrele, Palena e Tocco da Casauria. Infine, tra le bande più temibili, può essere annoverata quella capeggiata da Croce di Tola, pastore di Roccaraso, protagonista di numerosi episodi malavitosi. Nel giugno del 1871 venne catturato e condannato a morte per fucilazione nel 1872, pena poi convertita all'ergastolo. Quasi tutti i

“briganti” erano giovani e morirono prima dei 30 anni di vita, non mancavano agguerritissime donne, ricordiamo per tutte Michelina De Cesare che fu catturata, torturata affinché rivelasse i nomi dei partigiani meridionali e, visto che ella si rifiutava di farlo, fucilata il 30 agosto 1868, e fotografata prima e dopo il supplizio. Il brigante Vincenzo Viscogliosi, detto l’Amante, a settant’anni in attesa di essere fucilato, mangiava il rancio con i soldati. Condotta al luogo destinato per la fucilazione, distante circa un chilometro, percorse la strada con passo franco e sicuro. Altri addirittura riuscivano a dormire poche ore prima dell’esecuzione, altri persero la vita per non rivelare i nomi dei complici.

Si è cercato di combattere il fenomeno attraverso il sistema generalizzato degli arresti in massa e delle esecuzioni sommarie, con la distruzione di casolari e di masserie, con il divieto di portare viveri e bestiame fuori dai paesi, con la persecuzione indiscriminata dei civili. Per spezzare la resistenza dei briganti i generali incaricati della repressione arrestavano anche le loro famiglie promettendone la liberazione a patto che essi si costituissero, dopo di ciò i briganti erano avviati al plotone di esecuzione o al carcere. Il bilancio totale delle vittime fu drammatico, fu un vero massacro: le cifre non sono tutte concordi, quelle ufficiali si limitano alle dichiarazioni di La Marmora alla Commissione di inchiesta sul brigantaggio dove affermò che “...dal mese di maggio 1861 al mese di febbraio 1863 noi abbiamo ucciso o fucilato 7.151 briganti. Non so niente altro e non posso dire niente altro”. Egli riferisce di un arco di tempo molto piccolo rispetto ai più di 10 anni di rivolta e dobbiamo quindi ragionare complessivamente nell’ordine di decine di migliaia di “briganti” uccisi. L’efferatezza tipica di una guerra civile si manifestò anche con gesti disumani come l’esposizione in pubblica piazza dei cadaveri

insepolti dei briganti o delle loro teste mozzate conservate in apposite teche trasparenti o anche nelle frequentissime macabre fotografie di briganti uccisi. Scrive De Jaco⁴⁶:

“Col terrore i generali piemontesi cercavano di spezzare la solidarietà dei “cafoni” con i briganti. Ma il terrore non è stata mai arma sufficiente e valida per isolare i combattenti dalla popolazione che li sostiene; così le fucilazioni non liquidarono ma aumentarono la solidarietà popolare per le vittime. La leggenda che faceva dei briganti tanti eroi popolari, paladini e unica speranza dei miseri contro i prepotenti e ricchi, trovava così mille riprove e questa fama assumeva subito due volti opposti: il volto del giustiziere implacabile, per i pastori e le plebi, quello della belva feroce per i benestanti; erano i ricchi, infatti, ad aver paura dei rapimenti di persona con richiesta di relativo riscatto, dei saccheggi, dell’incendio delle messi, del taglio delle viti, delle uccisioni, mentre gli zappatori non avevano niente da perdere, anzi ottenevano dal brigante qualche protezione contro i mille soprusi e i patimenti di cui era piena la loro giornata. Non ci voleva comunque molto perché i nomi dell’uno o dell’altro brigante salissero in fama di grande ferocia, temuti dai viandanti più dei lupi affamati. I briganti stessi desideravano questa fama, condizione indispensabile per far riuscire i ricatti con i quali, dalla selva, potevano procurarsi il cibo o il denaro; inoltre la particolare ferocia e la prontezza, l’ardimento e la forza fisica erano le condizioni per primeggiare tra gli stessi compagni di ventura, la loro risolutezza finiva con l’esprimersi in una dura disciplina interna alle bande che prevedeva la morte per ogni viltà o disubbidienza”.

Per la prima volta nel diritto pubblico italiano è stato introdotto l'istituto del domicilio coatto, che veniva utilizzato con estrema discrezionalità. In questo modo viene distrutto quel vasto movimento di sostegno e di fiancheggiamento alla guerriglia, che rappresentava un fenomeno così ampio e articolato socialmente da non poter essere stroncato con il solo ricorso alla legislazione penale, anche se eccezionale. Infine, la

⁴⁶ A. De Jaco, *Il Brigantaggio Meridionale*, Roma 1976 .

proclamazione dello stato d'assedio, le uccisioni indiscriminate, il terrore, il tradimento hanno stroncato la volontà di resistenza della popolazione.

Nel parlamento italiano si elevarono proteste grosse contro i comportamenti dei militari ma poi lentamente tutto cadde nell'oblio. Altre proteste vennero dall'estero.

Citiamo anche le proteste inviate al governo italiano dall'imperatore Napoleone III, che il 21 luglio 1861 scriveva al generale Fleury: *“Ho scritto a Torino le mie rimostranze; i dettagli di cui veniamo a conoscenza sono tali da far ritenere che essi alieneranno tutti gli onesti dalla causa italiana. Non solo la miseria e l'anarchia sono al culmine, ma gli atti più colpevoli e indegni sono considerati normali espedienti: un generale, di cui non ricordo il nome, avendo proibito ai contadini di portare scorte di cibo quando si recano al lavoro nei campi, ha decretato che fossero fucilati tutti coloro che sono trovati in possesso di un pezzo di pane. I Borboni non hanno mai fatto cose simili. Firmato: Napoleone”*.

Anche da pacifisti inglesi venivano messaggi sostanzialmente asserenti che *non importava se fatti tenebrosi come questi avessero avuto luogo sotto il dispotismo di un Borbone, o sotto lo pseudo liberalismo di un Vittorio Emanuele. Ciò che è chiamata unità italiana deve principalmente la sua esistenza alla protezione e all'aiuto morale dell'Inghilterra deve più a questa che non a Garibaldi e perciò, in nome dell'Inghilterra, denunciando tali barbarie atrocità, e protestiamo contro l'egida della libera Inghilterra così prostituita”*.

Appendice 1. Brigantaggio postunitario⁴⁷

Per Brigantaggio postunitario si intende una forma di movimento armato che, già presente sotto forma di banditismo nel sud peninsulare e in Sicilia in età borbonica e

⁴⁷ Abbiamo ritenuto di riportare notizie sul tema del brigantaggio post unitario interamente preso da Wikipedia: http://it.wikipedia.org/wiki/Brigantaggio_postunitario.

murattiana, si sviluppò ulteriormente subito dopo l'annessione del Regno delle Due Sicilie al Regno di Sardegna (da cui ebbe origine lo stato Italiano) assumendo spesso le connotazioni di una rivolta popolare. Con l'appoggio del governo borbonico in esilio e dello Stato Pontificio, la ribellione fu condotta principalmente da elementi del proletariato rurale ed ex militari borbonici (oltreché da renitenti alla leva, disertori ed evasi dal carcere[2]) che, spinti da diverse problematiche economiche e sociali[3], si opposero alla politica del nuovo governo italiano. Secondo alcuni storici, fu la prima guerra civile dell'Italia, che infiammò la nazione appena unificata sino al 1870.

3.1 Origini ed evoluzione

All'indomani della spedizione dei mille e della conseguente annessione del Regno delle Due Sicilie al nuovo Regno d'Italia, diverse fasce della popolazione meridionale cominciarono ad esprimere il proprio malcontento verso il processo di unificazione. Questo malcontento era generato innanzitutto da un improvviso peggioramento delle condizioni economiche dei braccianti della provincia meridionale, che, abituati ad una condizione economica povera ma sopportabile (caratterizzata da un costo della vita moderato, da una bassa pressione fiscale e dalla libera vendita dei prodotti agricoli[5]) si ritrovarono a dover fronteggiare un nuovo regime fiscale per loro insostenibile e una regolamentazione del mercato agricolo svantaggiosa per loro sotto ogni aspetto[5]. Un altro importante motivo che spinse alla rivolta i contadini fu la privatizzazione delle terre demaniali a vantaggio dei vecchi e nuovi proprietari terrieri, che così ampliarono legalmente i loro possedimenti in cambio di un maggior controllo del territorio e della fedeltà al nuovo governo. Tutto ciò danneggiava i braccianti agricoli più umili, cioè

quelli che lavoravano a giornata con lavoro precario e senza un rapporto di radicamento nel territorio, che con la sottrazione delle terre demaniali da loro utilizzate si ritrovarono a dover vivere in condizioni economiche ancora più disagiate e precarie rispetto al passato[5]. A tutto ciò si aggiunse l'entrata in vigore della leva obbligatoria di massa, che in periodo borbonico avveniva invece tramite sorteggio e interessava solo pochi uomini, essendo l'organico dell'esercito borbonico, diversamente da quello piemontese, in parte costituito da truppe straniere. In tale contesto si cominciarono a formare, oltre alle bande di contadini e pastori che si davano al brigantaggio come estrema forma di protesta, anche gruppi organizzati di ex soldati del disciolto esercito napoletano, rimasti fedeli alla dinastia borbonica. Tra questi si inserirono anche malviventi e latitanti di vecchia data, adusi a vivere alla macchia. Inoltre, in taluni posti, erano avvenuti da parte dell'esercito di Vittorio Emanuele eccidi e devastazioni (come il massacro di Pontelandolfo il 14 agosto 1861) a causa dei quali i sabaudi non si erano fatti certo amare. Da ultimo, ma non per importanza, l'annessione al Regno d'Italia era sentita dalla parte della popolazione con sentimenti religiosi come una minaccia alla propria fede cattolica e alle proprie tradizioni. La componente religiosa ebbe un'importanza determinante sia perché durante il Risorgimento crebbe una forte connotazione anticattolica, in particolare a causa della questione romana, ragion per cui non poteva godere di un vasto consenso in tutte le classi della popolazione, soprattutto quella rurale, allora intensamente ancorata al proprio sentimento religioso, anche perché il basso clero, a contatto diretto con queste popolazioni, rafforzava l'idea che i liberali "massoni e senza Dio", volessero abbattere radicalmente la "Santa Madre Chiesa".

Inoltre dal vicino Stato pontificio, in cui si erano rifugiati i reali borbonici, arrivarono aiuti e costanti incitamenti (fino al 1867) alla lotta armata senza quartiere contro uno Stato che aveva espropriato i beni dei conventi e minacciava la stessa sopravvivenza del potere temporale del Papa.

3.2 L'inizio della rivolta 1860-61

Stampa satirica dell'epoca: il cardinale Giacomo Antonelli benedice l'alleanza fra i briganti e le forze antiunitarie, sotto lo sguardo dell'aquila bicipite asburgica, simbolo dell'Austria.

Già nell'ultima fase della spedizione dei mille i borbonici, asserragliati a nord del Volturno intorno Gaeta, avevano deciso di fare ricorso a formazioni armate irregolari a supporto delle truppe regolari ancora attive tra il Sannio e l'Abruzzo, al fine di coprire il fianco rispetto all'avanzata verso sud dell'esercito sardo, guidato dal generale Enrico Cialdini.

Nell'autunno 1860 P. Ulloa, ministro della Polizia borbonico diffuse un documento di istruzioni per la Brigata di Volontari stanziata a Itri, con le seguenti indicazioni:

- 1) ricostruire il governo di Sua Maestà (D.G.)[8],
- 2) disarmo delle guardie nazionali e conseguente armamento di chi si unisse alla colonna dei volontari,
- 3) impadronirsi della casse pubbliche,
- 4) possibilità di imporre tasse per i bisogni dei volontari,

- 5) possibilità di esigere il pagamento delle tasse in equivalenti in cereali in mancanza di denaro,
- 6) arrestare chi si opponesse alla colonna o potesse successivamente recarvi danno, agendo alle sue spalle,
- 7) arrestare ugualmente chi potrebbe agitare lo spirito pubblico contro la monarchia, 8) tenere stretti collegamenti con i propugnatori della causa regia,
- 9) mantenere l'ordine e il rispetto della religione e dei suoi ministri,
- 10) proclamare l'antica fedeltà degli abitanti verso Sua Maestà e l'avversione contro gli invasori del Regno.

Conseguentemente a queste istruzioni si mosse una colonna agli ordini del prussiano Klitsche De La Grange diretta verso l'Abruzzo e la fortezza di Civitella del Tronto con l'obiettivo di provocare una serie di focolari di ribellione in grado di tagliare i collegamenti fra le truppe di Garibaldi a sud e quelle piemontesi a nord. La colonna non era costituita da truppe di linea, impegnate nella difesa dell'area circostante Gaeta e Capua, ma da uomini della milizia urbana e polizia siciliana ritirati sul continente. A questa seguirono altre due colonne, guidate dai generali Scotti Douglas e von Meckel, sempre dirette verso gli Abruzzi e il Molise.

Questa guerra civile interessò quasi tutte le regioni dell'entroterra del regno borbonico annesso al nuovo regno sabauda italiano, tuttavia il fenomeno fu del tutto assente in quelle regioni del meridione in cui le condizioni economiche erano decisamente migliori, come ad esempio nelle aree urbane e industrializzate, nelle zone agricole più produttive e nell'ampissima fascia costiera del Mezzogiorno e della Sicilia. Infatti la

Relazione parlamentare "Massari" del 1863 testualmente riporta: "...Nella provincia di Reggio Calabria difatti, dove la condizione del contadino è migliore, non vi sono briganti."[11] Una delle zone più strategiche delle forze dei briganti divenne per l'appunto il Vulture e il suo capo più rappresentativo fu Carmine Donatelli Crocco di Rionero in Vulture.

3.3 Esecuzioni e propaganda

« I militari solitamente così avari di immagini, rivelano un'improvvisa prodigalità fotografica durante la repressione del brigantaggio, negli anni successivi all'incontro di Teano. Ecco che d'un tratto l'impassibilità distante e oggettuale, la veduta silente, sono messe da parte, e i cadaveri prima nascosti vengono ostentati. Ufficiali e soldati collaborano a mettere in posa i fucilati davanti all'obiettivo, organizzano messe in scena in cui gli ancora vivi recitano la parte del brigante. Una folla di contadini meridionali e centrali si affaccia in questo modo macabro alla storia della nazione.»

(Giulio Bollati, *L'Italiano*, Einaudi, Torino, 1983, pp. 142-143.)

Le pubbliche esecuzioni e l'esibizione esemplare dei giustiziati (pratica piuttosto diffusa nel XIX secolo) furono largamente impiegate come monito e come strumento propagandistico al fine di rendere popolare la guerra condotta dal Regio Esercito per reprimere le rivolte nel meridione.

Il brigantaggio si contrappose prima alle milizie civiche, armate dai notabili e dai possidenti meridionali, che più ebbero a soffrire della stagione di violenze e poi all'esercito italiano, generalmente indicato come 'piemontese'. Due tra i più famosi comandanti militari della repressione sabauda furono Cialdini, modenese, ed Emilio Pallavicini, genovese. L'azione delle bande, diffusa un po' in tutto il territorio

continentale appartenuto all'ex-Regno delle Due Sicilie, è stata definita, a seconda del punto di vista: brigantaggio secondo la storiografia prevalente, rivolta come resistenza all'annessione al Regno sabauda secondo la storiografia revisionista meridionalista. All'estremo sud continua a resistere, e lo farà sino alla primavera del 1861, la cittadella di Messina (che, già nel luglio 1860 aveva smesso di combattere, pattuendo di liberare la città e di non ostacolare Garibaldi nel passare lo stretto) e solo il 20 marzo 1861, tre giorni dopo la proclamazione dell'Unità d'Italia, si arrese la guarnigione della cittadella di Civitella del Tronto, al confine tra Abruzzo e Marche.

A seguito della partenza dei Borbone di Napoli, dopo la sconfitta subita nella battaglia del Volturno e dell'assedio di Gaeta, il partito legitimista prese ad organizzarsi per tentare di cacciare l'invasore (supportati dai Borbone di Napoli, esuli a Roma, un poco dai Borbone di Spagna, dalla nobiltà legitimista e da una parte del clero). Nelle formazioni irregolari, che la popolazione locale denominava masse, affluirono migliaia di uomini: ex soldati dell'esercito sconfitto e disciolto, coscritti che rifiutavano di servire sotto la bandiera italiana, popolazione rurale, banditi di professione e briganti stagionali, che si dedicavano già alle grassazioni nei periodi nei quali non potevano trovare impiego in agricoltura.

Si registrarono sollevazioni diffuse, seguite dal rovesciamento dei comitati insurrezionali, sostituiti con municipalità legitimiste. A Napoli, l'ex-capitale travagliata da una grave crisi economica, agiva la propaganda del comitato borbonico della città, che riuscì, perfino, a organizzare una manifestazione pubblica a favore della deposta

dinastia. Nel mese di aprile venne sventata una cospirazione anti-unitaria e arrestate oltre seicento persone, fra cui 466 ufficiali e soldati del disciolto esercito borbonico.

Nella primavera del 1861 la rivolta divampava ormai in tutto il Mezzogiorno continentale, assumendo spesso le forme di estese jacquerie contadine e, come tali, votate alla sconfitta nel loro impari confrontarsi con un moderno esercito calato in forze a combatterle. Si materializzava, tuttavia, il rischio concreto di un collegamento di tutte le formazioni della rivolta, dalla Calabria alle province contigue allo Stato Pontificio, dove risiedeva il re deposedo, Francesco II, con un'azione centrata fra Irpinia e Lucania, ciò che condusse ad un incremento notevole sia delle forze impegnate, sia della ferocia con la quale la repressione delle insorgenze fu attuata.

3.4 La repressione di Cialdini - 1861

Nel luglio 1861 venne inviato a Napoli il generale Enrico Cialdini, con poteri eccezionali per affrontare l'emergenza del brigantaggio.

Egli seppe rafforzare il partito sabauda, arruolando militi del disciolto esercito meridionale di Garibaldi e perseguendo il clero e i nobili legittimisti.

In una seconda fase, comandò una dura repressione messa in atto attraverso un sistematico ricorso ad arresti in massa, esecuzioni sommarie, distruzione di casolari e masserie, vaste azioni contro interi centri abitati: fucilazioni sommarie e incendi di villaggi erano frequenti, restano presenti nella memoria storica gli eccidi dei paesi Casalduni e Pontelandolfo nell'agosto 1861, messi a ferro e fuoco dai bersaglieri, per

rappresaglia dopo il massacro di oltre 40 militari regolari perpetrato da briganti con l'appoggio di elementi attivi della popolazione locale.

La Fucilazione di Vincenzo Petruzzello avvenne nel 1861 in Montefalcione.

L'obiettivo strategico consisteva nel ristabilire le vie di comunicazioni e conservare il controllo dei centri abitati. Le forze a sua disposizione consistevano in circa ventiduemila uomini, presto passate a cinquantamila unità nel dicembre del 1861. I suoi metodi repressivi impressionarono perfino il governo di Torino e scandalizzarono la stampa estera, per cui Cialdini venne sospeso nel settembre di quello stesso anno e sostituito dal generale Alfonso La Marmora.

Gli strumenti a disposizione della repressione venivano, nel frattempo, incrementati, con la moltiplicazione delle taglie e l'istituto delle deportazioni: questa era la forma di quei tempi del domicilio coatto. Il 15 agosto 1863 venne emanata la legge Pica, che prese il nome dal redattore della legge l'abruzzese Giuseppe Pica, una legge speciale adottata in deroga agli articoli 24 e 71 dello Statuto albertino, articoli che garantivano, rispettivamente, il principio di uguaglianza di tutti i sudditi dinanzi alla legge e la garanzia del giudice naturale^[12] connessa al divieto di costituire tribunali speciali. Tale legge colpiva non solo i presunti e veri briganti, ma affidava al giudizio dei tribunali militari anche i loro parenti e congiunti o semplici sospetti di collaborazione coi briganti.

A cavallo degli anni 1862-66 le truppe dedicate alla repressione vennero aumentate sino a 105.000 soldati, circa i due quinti delle forze armate italiane del tempo. Il generale Emilio Pallavicini, che alla dura repressione preferiva favorire il "pentitismo" tra i

briganti, giunse ad eliminare le grandi bande a cavallo con i loro migliori comandanti: il 5 gennaio 1863 venne ucciso in combattimento Pasquale Romano, attivo nella zona di Bari, e nativo di Gioia del Colle, era un ex tenente dell'esercito borbonico considerato un abile stratega: la sua morte in battaglia rappresentò la fine della guerriglia organizzata militarmente in Puglia, nel corso dell'anno furono sgominate le bande di Crocco, soprattutto dopo la resa di Giuseppe Caruso avvenuta il 14 settembre 1863 e la sua collaborazione con le autorità italiane, nella zona di Foggia Michele Caruso fu fucilato il 23 dicembre dello stesso anno, e Carmine Crocco, incalzato senza tregua dalla truppe italiane, venne arrestato dalle guardie pontificie il 25 agosto 1864, dopo essere riparato nel Lazio ove sperava di ricevere aiuti.

3.5 Esito e conseguenze

Secondo le stime di alcuni giornali stranieri che si affidavano alle informazioni ufficiali del nuovo Regno d'Italia, in un solo anno, dal settembre del 1860 all'agosto del 1861, vi furono nell'ex Regno delle Due Sicilie: 8.964 fucilati, 10.604 feriti, 6.112 prigionieri, 64 sacerdoti uccisi, 22 frati uccisi, 60 ragazzi uccisi, 50 donne uccise, 13.529 arrestati, 918 case incendiate, 6 paesi dati a fuoco, 3.000 famiglie perquisite, 12 chiese saccheggiate, 1.428 comuni sollevati.

Le cifre sulla durissima repressione che il governo di Torino attuò nella lotta al brigantaggio meridionale, sono in evidente discordanza tra loro. Basta passare da un testo all'altro di storia che i numeri cambiano notevolmente, crescendo o decrescendo, a secondo delle fonti di origine. Solo sulle forze in campo dell'esercito regolare

piemontese ci si riesce a mettere tutti d'accordo: dagli iniziali 15.000 soldati stanziati alla fine del 1860 ai 22.000 d'inizio '61, portati a 50.000 nel dicembre dello stesso anno. Dai 105.000 del '62 all'aumento fino a 120.000 unità dal 1863 fino al 1865. All'elenco delle vittime della repressione sabauda, riportato sopra, possiamo aggiungere quanto riferito da Giuseppe Massari: dal 1861 alla primavera del 1863 l'esercito piemontese perse 26 ufficiali e 367 soldati mentre tra i briganti si ebbero 2.413 morti in combattimento, 1.038 fucilati e 2.768 arrestati[31]. Da una dichiarazione fatta da Alfonso La Marmora alla commissione d'inchiesta sul brigantaggio (della quale lo stesso Massari faceva parte) e riferita allo stesso periodo di tempo, notiamo che il numero dei briganti uccisi in combattimento o fucilati sale a 7.151. Mentre il giornale francese " De Naples a Palerme" (1863-64) parla di 10.000 napoletani*[32] fucilati o uccisi in combattimento, più di 80.000 arrestati, 17.000 emigrati a Roma e circa 30.000 nel resto d'Europa. Il dato sugli arrestati è lo stesso quando il ministro della guerra, Della Rovere, dichiara al Senato che 80.000 uomini dell'ex armata borbonica, arrestati, avevano rifiutato di servire sotto la bandiera sabauda.[senza fonte].Secondo la statistica di fine anno fatta dal governo piemontese e riferita al solo 1861, i fucilati erano stati 733, i morti in combattimento 1.093 e gli arrestati 4.096. Dice il Massari, concludendo la sua inchiesta sul brigantaggio, nel 1863:" Per distruggere il brigantaggio abbiamo fatto scorrere il sangue a fiumi, ma ai rimedi radicali abbiamo poco pensato. Siamo stati buoni chirurghi e pessimi medici"[33].

I problemi che avevano originato il brigantaggio e che, in gran parte, risalivano alla responsabilità del governo borbonico, restavano però irrisolti e, in seguito, per molti

abitanti del Sud l'unica speranza di sopravvivenza fu legata all'emigrazione. Lo squilibrio strutturale tra nord e sud d'Italia verrà affrontato in modo più organico dalla classe dirigente italiana e prese avvio il dibattito sulla questione meridionale, nei termini sociali ed economici in cui la conosciamo ancora oggi.

3.6 Il dibattito storiografico

« Gli oltraggi subiti dalle popolazioni meridionali sono incommensurabili. Sono convinto di non aver fatto male, nonostante ciò non rifarei oggi la via dell'Italia meridionale, temendo di essere preso a sassate, essendosi colà cagionato solo squallore e suscitato solo odio. »

(Giuseppe Garibaldi in una lettera ad Adelaide Cairoli, 1868)

« Lo stato italiano[34] è stato una dittatura feroce che ha messo a ferro e fuoco l'Italia meridionale e le isole, squartando, fucilando, seppellendo vivi i contadini poveri che scrittori salariati tentarono d'infamare col marchio di briganti. »

(Antonio Gramsci in L'Ordine Nuovo, 1920)

Diversi storici hanno proposto di rivedere i capitoli che riguardano alcune pagine del passato italiano. L'opera storiografica offre testi di visioni evidentemente contrapposte con agli opposti estremi la versione governativa dell'epoca. Molti storici hanno sostenuto le varie tesi omettendo o all'opposto esagerando ossia strumentalizzando il numero delle vittime che non è valutabile poiché non documentabile quindi esistono solo stime.

4. Nascono strade e ferrovie

Dopo la proclamazione del Regno d'Italia una delle prime incombenze del nuovo Governo fu la gestione delle strade e delle concessioni ferroviarie.

La situazione delle strade nell'Italia pre-unitaria era, se si vuole, a dir poco disastrosa mentre le ferrovie erano di fatto inesistenti. Ad esempio negli Abruzzi dei primi dell'Ottocento sia Teramo che Chieti non erano collegate con il mare, e nemmeno con la montagna.

Molte notizie vengono dai famosi diari di viaggi di personaggi essenzialmente inglesi che hanno percorso l'Italia del sud in vari periodi storici.⁴⁸

Riportiamo nel seguito il riassunto della descrizione⁴⁹ del viaggio nell'Abruzzo Ultra fatto dall'inglese Richard Craven (1779–1851) nel 1831, che ci illustra lo stato stradale di un percorso che il nostro viaggiatore compie da Pescara (che allora esisteva solo come fortezza, la provincia nascerà solo nel 1927) fino a Teramo attraverso guadi di fiumi utilizzati al posto degli insistenti ponti che sarebbero nati negli anni avvenire. Parliamo, quindi, dei pochi giorni nei quali dalla Fortezza di Pescara costeggiando il mare Adriatico, Craven raggiunge la Teramo di primo ottocento, descrivendo strade, insediamenti e paesaggi. Provenivo da Popoli – scrive Craven - per raggiungere la Fortezza di Pescara. Costeggiammo il fiume Pescara, largo e calmo, a distanza si vedeva Castellamare, paese frequentato d'estate per l'aria salubre. Pescara non era visibile, salvo un campanile di una Chiesa. Le fortificazioni la circondano in un

⁴⁸ Citiamo “La vita in Abruzzo nel 500, descritta da Serafino Razzi negli anni 1574-1577”, A. Polla edz. (1908) Ristampa 1990 Cercho (AQ.); R. Colt Hoare “I miei diari di viaggi attraverso l'Abruzzo nel 1791” A. Polla edz. (1819) Ristampa 2002 Cercho (AQ.); il volume di Keppel Craven della nota successiva ed ancora il volume di Anne Macdonell “Viaggio in Abruzzo 1907” A. Polla edz. (1908) ristampa 2004.

⁴⁹ Cfr. Richard Keppel Craven, *Excursions in the Abruzzi and Northern Provinces of Naples*, 2 vols. London, 1837 (traduzione italiana di Ilio di Iorio per le Edizioni Di Cioccio (1982) e in edizione rivisitata per la Adelmo Polla Editore (2011)). Richard fu il più giovane dei tre figli di William Craven e di Lady Elizabeth, figlia del IV Conte di Berkeley. Nel 1834 si trasferisce a Napoli, città ove vivrà fino alla sua morte.

quadrato perfetto, parallelo al fiume da un lato e al mare dall'altro. Pescara è una guarnigione di 2.000 soldati, aggiunti ai 4.000 abitanti, di piccole case basse, in una zona d'aria insalubre, di aspetto povero e desolato. Lasciai Pescara con un traghetto e passai vicino Castellamare, fino al successivo torrente il Saline, che attraversai su uno stretto e torbido letto d'argilla e poi il torrente Piomba. Incontrammo Monte Silvano e Civita Sant'Angelo, cittadina di 4.000 abitanti. Proseguimmo per la piccolissima Silvi e subito dopo, su un'altura, apparve Atri, antica capitale degli Adriani. La città anch'essa di 4.000 abitanti, ricca di vestigie, è patria dei Duchi di Acquaviva, il cui titolo risale alla fine del XIV secolo. Ci fermammo a mangiare presso una delle poche abitazioni esistenti sul mare, costruita di fango misto a paglia⁵⁰. Nonostante l'apparenza il cibo era ottimo, la stalla per i cavalli ottima e una camera ampia e pulita, quante poche ne avevamo incontrate. La cittadina di Monte Pagano si vedeva sull'altura. Attraversammo, 4 miglia a nord⁵¹, il guado del Vomano, e con una giornata di viaggio attraverso un paesaggio monotono, raggiungemmo Castrum Novum, odierna Giulia Nova, su una altura a distanza dalla costa, con le sue Torri e le sue cupole, sopra campi coltivati. L'impressione fu piacevole, ma l'unica via praticabile per Teramo, via che svoltava a sinistra, era dentro il letto del fiume Tordino. La percorremmo per circa due ore, sopra aspri ciottoli. Poi risalimmo dal letto del fiume su una nuova strada per Teramo⁵², ma in prossimità della città ci trovammo davanti ad un ripido burrone, sul

⁵⁰ Queste costruzioni erano le vecchie e tipiche *pinciare*, uniche costruzioni sul mare permesse dai Duchi di Acquaviva.

⁵¹ La *pinciara* ove Craven si fermò era forse subito dopo l'attuale Pineto e prima di Roseto.

⁵² Era questa la strada Teramo-Giulianova realizzata da Carlo Forti, del quale si parlerà a breve, ancora priva di raccordo con la strada del mare. La ferrovia Ancona-Pescara sarebbe nata sulla fine del 1863 e la Giulianova-Teramo nel 1884..

quale non esisteva un ponte⁵³. Dovemmo scendere e risalire attraverso un sentiero ondulato, ombreggiato da ulivi e querce.

Teramo, antica Interamnia Praetutiana, si trova alla confluenza di due fiumi, il Tordino, e il Vezzola, l'antico Albulates che, nelle piene, si colora di bianco, scorrendo su un letto di gesso. Entrai su una breccia nelle mura in rovina e sgretolate, indegne di una capitale di provincia di 6.000 abitanti. L'interno della città si presentò pieno di vicoli stretti e di case miserabili. Fu difficile trovare una sistemazione in una delle due locande della città, ma in compenso la sistemazione fu discreta e il cibo ottimo.

Se la prima impressione fu negativa, trovammo poi una strada larga e ampia, con bei palazzi e ricche case, ben rifiniti, proprietà di famiglie colte e facoltose. Nella città vi erano poche fabbriche, ma esisteva un tribunale, le chiese e una cattedrale, degne della capitale dell'Abruzzo Ultra. Nella giornata trascorsa a Teramo fu di grande interesse il vedere i resti antichi, le vestigia di antichi teatri e terme, busti ritrovati, frammenti di sculture e di iscrizioni. Ma nulla è paragonabile con l'incontro e la conversazione che ebbi con il Marchese Melchiorre Delfico, da cui fui ricevuto. Nei suoi 87 anni presentava ancora la grinta e la competenza di quell'importante statista ed illuminista che era stato. Era lui che ancora guidava il rinnovamento culturale e tecnologico di quella città che mi si rivelò più interessante e colta di quanto pensassi.

⁵³ Il Ponte S.Ferdinando in effetti era in costruzione e fu ultimato alla fine del 1840.

Vi era una strada che da Teramo per Chieti portava a Napoli, percorsa da cavalli, carri e infine diligenze. Fu l'ingegnere teramano Carlo Forti (1776-1845)⁵⁴, curioso personaggio della Teramo di fine Settecento, all'età di vent'anni, fu mandato a Napoli per studiare medicina. Il suo interesse, contro il volere paterno, lo condusse a studiare Matematica. Al tempo la laurea in matematica si conseguiva studiando in uno studio privato e discutendo la sola tesi di Laurea all'Università. Frequentò la scuola di matematica del famoso Nicolò Fergola, che ebbe grande influsso su Carlo, studiò a fondo la disciplina del Fergola, che oggi chiameremmo Scienze delle Costruzioni. Al tempo non esisteva una Laurea in Ingegneria, si diventava Ingegneri sul campo, e Fergola mandò il 26-enne matematico Carlo da un suo vecchio allievo, l'ing. Carlo Pollio, che stava edificando il porto di Brindisi e lì Carlo fece a dovizia il suo apprendistato. Si occupò poi della costruzione del Porto di Gaeta e nel 1801 lavorò sul tracciamento della via Egnazia, la strada nella Provincia della Capitanata, in Puglia. Nel 1805 tornò a Teramo, con la nomina di ingegnere nel corpo di strade e ponti. Numerosi furono i progetti eseguiti sia per la città di Teramo che per l'allora Dipartimento dei tre Abruzzi, ovvero l' Abruzzo Ulteriore I, Abruzzo Ulteriore II e Abruzzo Citeriore. Nel 1806 insieme all'ingegnere Eugenio Michitelli progettò le scenografie per la festa del giuramento della città al Re Giuseppe Bonaparte in visita a Teramo. La sua fortuna iniziò quando, per la nomina di Giuseppe Napoleone a Re di Spagna, sul trono di Napoli si insedia, il 1° Agosto 1808, il cognato di Napoleone, marito della sorella Carolina, Generale e Maresciallo dell'Impero Giocchino Murat

⁵⁴ F.Eugeni-E. Ruscio, *Carlo Forti (1766-1845), allievo di N. Fergola, ingegnere sul campo*, Teramo, Edigrafital, 2004.

(1767-1815). Murat istituì sul modello francese il famoso e celebrato Corpo di strade e ponti che si può considerare l'antenato del Genio Civile e dell'ANAS. Ancora il nuovo Re richiamò dall'esilio il teramano Melchiorre Delfico (1744-1835) che divenne Ministro degli interni. Successivamente con un decreto del 7 febbraio 1809 nominò nel Corpo di strade e ponti, sette ingegneri tra cui il quarantaduenne Carlo Forti, che Melchiorre Delfico tenne sempre in grande considerazione, al quale assegnò una delega per gli Abruzzi. Forti divenne così un alto funzionario tecnico del governo franco-borbonico, con l'incarico di organizzare con gli altri ingegneri tutti i lavori del Regno. E' importante ricordarlo per le seguenti opere, che, come spesso si dimentica, a lui sono dovute:

- Il Ponte San Ferdinando in Teramo sul Vezzola (i cui lavori durarono 14 anni dal 1833), e che quindi non esisteva nel 1831 quando Craven sopra citato si trovò davanti il piccolo burrone sul Vezzola.
- Il superbo Palazzo dell'Intendenza (oggi Prefettura)
- La costruzione della strada Teramo-Giulianova e la Teramo-Montorio al Vomano (con il progetto del prolungamento verso Aquila, per le Capannelle).

Queste vie dotarono il capoluogo di una viabilità, prima mancante, sia verso il mare che verso la montagna.

Si è detto che il mutamento della Provincia di Teramo dal suo essere sulla fine del '700 ancora medioevale si deve alla Rinascenza, corrente culturale promossa da Melchiorre Delfico, e alla costruzione delle strade, oggi ancora in uso, di Carlo Forti.

Altre opere del Forti, anche notevoli per il tempo, sono state la strada che dalla collina del Pennino conduceva a Teramo, la Sulmona-Tronto, la strada di Palena che collega Lanciano con Roccaraso presso l'allora innesto con la consolare per Napoli, ancora le strade trasversali di Penne e di Nereto. Tra il 1812 e il 1826 diresse i lavori di demolizione della cinta muraria a occidente della città di Teramo e fu sua l'idea di sostituire, all'antica porta di San Giorgio, le due colonne conosciute poi con la denominazione popolare di "Due di coppe", oggi depositate nella Villa Comunale.

Dunque Forti, con la sua delega per gli Abruzzi costruisce la strada Teramo-Giulianova, per il mare, il Ponte San Ferdinando (i cui lavori con inizio nel 1833 durarono ben 14 anni), ancora costruisce la strada per Montorio al Vomano. Teramo ottiene una prima viabilità nel Teramano, ancora oggi in uso e prima mancante, sia verso il mare che verso la montagna. Ancora realizza la strada che dalla collina del Pennino conduceva a Teramo, la Sulmona-fiume Tronto, le strade trasversali di Penne e di Nereto, il collegamento di Lanciano con Roccaraso e l'innesto con la consolare per Napoli. Nel 1844 per incarico di Re Ferdinando II, Forti realizza un progetto: una strada da Teramo a Aquila attraverso l'appenninico Passo delle Capannelle. Anzi potremmo dire che il rendere l'Aquila capoluogo divenne possibile, grazie alle nuove viabilità di fine Ottocento, anche se la creazione di Aquila capoluogo si ebbe più tardi, con l'Unità d'Italia. La viabilità dell'Abruzzo del mare si completa con la nascita della

strada e della ferrovia adriatica, e gli ulteriori collegamenti⁵⁵, che oggi stanno rivalorizzando anche i tratti morti⁵⁶.

Dalle parti di Chieti esisteva l'antica **via Tiburtina**⁵⁷ era una delle vie consolari romane, che congiungeva Roma a Tibur (Tivoli). Fu fatta costruire dal console Marco Valerio Massimo attorno al 286 a.C., 467 a.U.c.. Prolungata fino ai territori degli Equi - ad Alba Fucens già nel 312 a.C., dei Marsi a Cerfennia e dei Peligni, nel 303 a.C. per facilitare i controlli politici ed i commerci di Roma in queste zone facenti già parte della IV Regione di Roma. Fu elevata a strada "consolare" da Marco Valerio Massimo nel 286 a.C., raccordandosi con la viabilità locale e conduceva a Corfinium, verso il mare Adriatico, collegando Roma con Teate (odierna Chieti) e arrivando fino ad Ostia Aterni (l'odierna Pescara) in meno di 200 km attraverso l'Appennino. Il prolungamento fu inizialmente denominato via Valeria; successivamente l'intera via assunse il nome di Tiburtina Valeria. A seguito delle opere di restauro tra il 48 ed il 49 d.C. del tratto tra Collarmele e Pescara da parte dell'imperatore Claudio, quest'ultima parte del percorso prese il nome di Claudia Valeria. Ancora oggi la strada che collega Roma con Chieti e Pescara prende il nome di Strada statale 5: Via Tiburtina Valeria.

La statale Adriatica nacque riunendo sotto la stessa denominazione tratte preesistenti e di diversa natura. La strada statale 16 Adriatica (SS 16) è oggi la più lunga strada statale (oltre 1.000 km) della rete italiana che collega i maggiori capoluoghi della costa

⁵⁵ Nel 1859 si realizza la Torino-Ancona mentre tra il 1963-1866 si crea la Ancona-Lecce. La ferrovia Teramo Giulianova (progettata come L'Aquila -Giulianova) è del 1884 e la Pescara-Sulmona-L'Aquila- Terni del 1888.

⁵⁶ Tali sembravano essere la Teramo-Giulianova oggi usata come linea Chieti-Teramo, quasi una metropolitana. Una proposta, che potrebbe essere inserita nel piano per la ricostruzione, è la valorizzazione dell'asse ferroviario L'Aquila-Sulmona, da sfruttare anche come metropolitana leggera tra le due città e tutti i comuni e frazioni.

⁵⁷ Citiamo a riguardo i volumetti Robert Gardner "La Claudia Valeria e La Claudia Nuova" A. Polla edizioni (2003) Cerchio (AQ); Luigi Mammarella "La Tiburtina Valeria" A. Polla edizioni (1989) Cerchio (AQ);

adriatica. L'aumento esponenziale dei mezzi automobilistici, ha fatto sì che ad essa venisse affiancata a partire dagli anni settanta una rete autostradale che si sviluppa in gran parte sullo stesso percorso. Inoltre, in prossimità dei maggiori centri abitati, sono state create delle varianti⁵⁸ spesso con caratteristiche di superstrada o tangenziale.

Anche se la sua percorrenza era in uso fin dal periodo pre-unitario è nel 1928 che con la costituzione dell'AASS (*Azienda Autonoma delle Strade Statali*) che la statale 16 viene classificata. Nel dopoguerra, dopo la sostituzione dell'AASS con l'ANAS (*Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali*), viene riconfermata strada statale (D.M. 27.3.1959). Dal 1976 al 1981 si creano diverse varianti: Vasto/S. Severo, Ancona, Rimini.

A grandi linee la SS 16 ha inizio a Padova e si estende in direzione sud, percorrendo lunghi tratti fino a Rovigo e proseguendo con un percorso pressoché parallelo al fiume Po, scavalcato il quale, si entra in Emilia Romagna verso Ferrara, si attraversa il fiume Reno, che fa da confine tra le province di Ferrara e Ravenna. Entrati in Romagna, la SS 16 per 35 km assume il nome antico di *Via Reale*. Oltrepassate le mura cittadine di Ravenna, la strada assumeva il nome di Via Romea e proseguiva verso Rimini. Da qui in poi si percorre il tracciato della *Via Romea* medievale e si prosegue parallelamente al Mare Adriatico, in direzione Rimini. Nell'attraversare Rimini l'Adriatica assume le caratteristiche di superstrada, ed infine si entra nelle Marche.

Superata Ancona e dopo la breve variante di Loreto, la strada corre nuovamente sul filo della costa, attraversando l'ultimo tratto delle Marche a San Benedetto del Tronto ed entra in Abruzzo attraversando Alba Adriatica, Giulianova, Roseto fino a Pescara. Raggiunge il Molise, ove attraversa Termoli. A partire da Cerignola, dopo Foggia, la statale si riavvicina al Mare Adriatico fino a Bari.

⁵⁸ Nei ricordi persona di F. Eugeni uno degli autori di questi scritti nei primi anni 60, per andare a Bologna si attraversava il centro di Rimini e a senso alternato si passava su un antico ponte romano dove a volte si attendeva lungo tempo per effettuare l'attraversamento. La variante di Rimini risolse l'annoso problema.

Da Bari la statale prosegue in gran parte in variante, e superata Monopoli, si riunisce alla superstrada per Brindisi proseguendo per Lecce ed Otranto.

Le Ferrovie Italiane nacquero nel Regno delle Due Sicilie, prima dell'unificazione con la Napoli-Portici. Erano passati appena nove anni dall'inaugurazione, in Inghilterra della Manchester-Liverpool (1825) e in tutta Europa erano vivi grandi entusiasmi per quel formidabile mezzo di trasporto. Il primo tronco ferroviario, da Napoli a Portici (km 7,640), venne inaugurato nell'ottobre 1839 dal Re Ferdinando II. Lo sviluppo successivo non fu altrettanto celere anche per le caratteristiche complesse del territorio. Nacque invece l'Opificio di Pietrarsa, con una produzione di locomotive ed una scuola per ferrovieri. L'opificio lavorò anche per il Regno di Sardegna e per gli altri stati italiani. Nel 1838 anche il Granduca di Toscana creò un consorzio per la costruzione di una Livorno- Pisa - Firenze. Nel 1840 nasce la Milano-Monza (12 km) ed era iniziata la costruzione della Milano-Venezia per collegare il Veneto con Milano passando per Bergamo.

Nel Piemonte Carlo Alberto fece realizzare la Torino-Genova (1838) e alcuni tronchi per collegare tra le frontiere svizzere e francesi con il Lombardo-Veneto. Dietro impulso del conte di Cavour, nel 1853 venne fondata l'Ansaldo, industria meccanica che avviò anche la costruzione di locomotive. Nello Stato Pontificio, Papa Pio IX⁵⁹, a metà del 1846, costituì una Società per la costruzione di ferrovie nel centro Italia. Nacquero la Roma-Frascati (1856), la Roma-Civitavecchia (1859), la Roma- Ancona (detta *Pio centrale* nel 1866). Nel 1851 era iniziata la costruzione della Strada Ferrata dell'Italia

⁵⁹ Il precedente Papa Gregorio XVI (1765 -1846), il bellunese Bartolomeo Cappellari, contrario ad ogni forma di innovazione tecnologica, aveva definito *opera diabolica* la prima ferrovia del Regno delle due Sicilie e aveva vietato la creazione di Ferrovie.

Centrale, nacquero così la Piacenza-Bologna (1859) e la Bologna –Ancona (1861) prima realizzazione della neonata Italia, ferrovia che era stata iniziata da Pio IX.

Alla vigilia dell'Unità d'Italia la rete piemontese assommava a 802 km, quella del Lombardo-Veneto a 522 km, quella Toscana a 257 km, quella del Regno delle Due Sicilie a 99 km e quella dello Stato Pontificio a 100 km con altri 300 km in costruzione. La Sicilia avrà la sua prima ferrovia, la Palermo-Bagheria, nel 1863. Alla costituzione del Regno d'Italia, nel 1861, lo sviluppo complessivo della rete ferroviaria era di km 2035; di cui solo il 20% di proprietà dello Stato. Tuttavia l'insieme delle linee non costituiva una rete organica. Per le linee dell'Italia meridionale il 15 maggio 1861 venne presentato alla Camera dei Deputati un progetto di fattibilità di nuove strade ferrate in concessione. La richiesta, però, incontrò molte difficoltà, fino a che nel luglio del 1862 ne fece richiesta, per una società da costituirsi, il conte Pietro Bastogi, già ministro delle finanze nel Regno d'Italia. La nuova concessionaria, costituita a Torino il 18 settembre 1862, ebbe come presidente proprio il conte Bastogi, con due vice presidenti, il conte Bettino Ricasoli ed il conte Giovanni Baracco. La società fu denominata "*Società Italiana delle Strade Ferrate Meridionali*". Realizzò velocemente, come era stato espressamente indicato dal Governo, i 146 km della linea Ancona - Pescara, aperta all'esercizio il 13 maggio 1863.

Nel 1865 venne emanata la legge N. 2279, dei Ministri Stefano Jacini dei Lavori Pubblici e di Quintino Sella delle Finanze, con la quale lo Stato accorpò gran parte delle numerose piccole società ferroviarie, riducendole complessivamente a solo cinque. In seguito a questa legge i tronchi esistenti con opportune costruzioni di nuove linee, iniziarono ad avere la caratteristica di una rete organica. Nel 1872 esistevano, in Italia, poco meno di 7.000 km di linee ferroviarie complessivamente, il cui esercizio veniva assicurato da 4 Società principali. Nel 1875 il governo Minghetti-Spaventa, fece un primo tentativo di riscatto delle linee private, ma il Parlamento respinse la proposta. Intanto venivano accumulate forti passività specie nelle linee secondarie che determinarono il fallimento,

Il procedimento di risanamento e statizzazione fu lungo e complesso, intanto le ferrovie crescevano e l'auspicato riscatto delle Reti avvenne il 1 luglio del 1905. Lo Stato assunse la gestione diretta di 10.557 km di linee (di cui 9.868 già di sua proprietà), denominando il nuovo Ente Ferrovie dello Stato. L'anno dopo, con la confluenza delle poche reti rimaste, l'estensione raggiunse i 13.075 km.

Direttore Generale della nuova Azienda F.S. fu l'ingegnere piemontese Riccardo Bianchi, che univa alle qualità di tecnico di grande valore, anche grande capacità amministrativa. L'organizzazione della nuova Rete si presentò molto gravosa. Le condizioni ereditate dalle precedenti Società erano pessime, tuttavia sotto la guida dell'ing. Bianchi le F.S. si misero rapidamente in grado di rispondere alle maggiori esigenze pubbliche. La creazione dei sistemi di controllo e l'ammodernamento delle grandi stazioni per viaggiatori e per merci, fecero fronte ai nuovi compiti, ai danni della prima guerra ed alle aumentate dimensioni tecniche e commerciali. L'avvento del fascismo produsse ulteriori importanti cambiamenti.

Interessante l'avvento del tratto ferroviario Ancona-Pescara in Abruzzo in quanto, dopo il compimento dell'unità nazionale, Giulianova fu la prima città del vecchio Regno di Napoli ad essere visitata dal re Vittorio Emanuele II per l'inaugurazione della Ferrovia. Per commemorare l'evento venne eretta successivamente, sulla ottocentesca *piazza della Libertà*, una bella statua bronzea del sovrano ad opera dello scultore giuliese Raffaello Pagliacetti. Dopo l'abbattimento di parte delle mura (1860) determinato dall'aumento della popolazione e della conseguente richiesta di spazio, la città iniziò ad estendersi sul resto della collina e in direzione dell'Adriatico dove si costituì, a seguito dell'apertura della ferrovia, l'abitato di Borgo Marina (fine dell'Ottocento) primo nucleo della nascente Giulianova Lido. Nei primi decenni del Novecento Giulianova Lido divenne un'elegante stazione balneare della

riviera adriatica e sorsero splendide ville liberty che ancora oggi costeggiano il lungomare e il viale dello Splendore, nella parte alta della città. In quegli anni venne edificato anche il lussuoso albergo *Kursaal*, oggi adibito a congressi e mostre. Durante il ventennio fascista, progettato da Giuseppe Meo, venne realizzato il grande *Lungomare Monumentale* che si ispirava al *viale della Vittoria* a Bengasi, progettato dal celebre Arnaldo Foschini. Nello stesso anno 1863 sono stati realizzati anche i successivi 158 km della linea Pescara-Foggia, prolungata il 29 aprile 1865 fino a Brindisi ed il 15 gennaio 1866 fino a Lecce. In particolare, il tratto da Pescara ad Ortona entrò in esercizio il 15 settembre 1863, da Ortona a Foggia il 25 aprile 1864.

La linea ferroviaria adriatica fu la prima a congiungere il meridione con il centro-nord Italia. Infatti non esistevano ancora ferrovie sul versante tirrenico a sud di Eboli. Il sovrano Vittorio Emanuele II il 9 novembre 1863 inaugurò con un viaggio in treno la tratta Ancona-Pescara-Foggia, ma la fretta per terminare i lavori nel tempo previsto costrinse a ritardare fino all'aprile 1864 l'apertura al pubblico del tronco ferroviario.

Laviniano ci fornisce una interessante ricostruzione storica dello sviluppo della rete ferroviaria italiana, parlando anche della stazione di Vasto.

Di quel viaggio inaugurale del Re d'Italia è interessante la corrispondenza tra l'abruzzese (di Bomba) sottosegretario agli Interni, Silvio Spaventa, ed il nostro concittadino Silvio Ciccarone, allora maggiore comandante della locale "Guardia Nazionale". Il 20 ottobre 1863 Silvio Spaventa scrive a Silvio Ciccarone : "...*Il re verrà, pare ormai sicuro...Cosa dovete fare voi ? Ho scritto al Sotto Prefetto quello che mi pareva bastasse. Principalmente è da badare alla sicurezza della strada: questo è un punto capitale. Del resto sperare che salga a Vasto non si può: dunque bisogna operare agli abbellimenti della stazione. Molta Guardia Nazionale, molto popolo, molte signore, de' begli arazzi, qualche trofeo semplice ed espressivo...Tornando a riaprirsi il Parlamento, i più dei ministri verranno col Re. Io non verrò: non potrò...*"

Silvio Ciccarone in una lettera successiva racconta a Silvio Spaventa la sosta del re Vittorio Emanuele alla “stazione” di Vasto: *“Mio Amico, reduce da Foggia ove m’ebbi la fortuna di accompagnare il Re mi credo nel dovere darti pochi ragguagli delle feste osservate lungo la linea. Qui (a Vasto) furono cordiali ed entusiastiche; meglio che 700 Guardie Nazionali in divisa erano schierate alla destra del padiglione e 400 senza divisa stavano alla sinistra. La tenda costruita a cura e spesa del Municipio di Vasto era splendida oltre ogni dire. La si è dovuta far costruire, perché la Società delle Ferrovie non ebbe la degnazione di rizzare neppure una baracca per uso di stazione. ...Il re non voleva scendere, ma il Corradi ed il corpo imponente di 300 Dame gli fecero violenza e s’ebbe la fortuna di averlo in mezzo a noi per pochi minuti. Indicibile la calca del popolo, il Re piangeva, perciò l’effetto incalcolabile....”*.

Ci sono anche altre lettere su quell’evento, ma mi fermo qui, dicendovi che la stazione di Vasto fu costruita l’anno successivo dall’impresa edile Gallo ed inaugurata il 31 dicembre del 1864, alla presenza delle autorità politiche e religiose. Sindaco dell’epoca era Filoteo D’Ippolito. Per quel viaggio inaugurale ci furono molte polemiche sui giornali nei confronti della Società concessionaria torinese, accusata di aver fatto transitare il Re d’Italia su un pericoloso tratto di strada ferrata costruita sulla costa e sostenuta da palizzate soggette alle ondate. Ma se la società non apriva quella linea entro il 10 novembre 1863 avrebbe perso l’ingente premio di produzione di ben un milione di lire.

Appendice 1 al paragrafo 4. - La ferrovia Pescara - Penne⁶⁰ - Le strade in Italia dalle origini agli anni cinquanta

La ferrovia Pescara - Penne era una ferrovia, a scartamento ridotto (950 mm) e a trazione elettrica, che collegava Pescara con Penne; ha operato dal 1929 al 1963.

⁶⁰ Abbiamo ritenuto di riportare notizie sul tema: Infrastrutture ferroviarie in Abruzzo – Ferrovia Pescara-Penne interamente preso da Wikipedia http://it.wikipedia.org/wiki/Ferrovia_Pescara-Penne#Percorso.

A.II.4.1 Storia

I primi progetti relativi ad una ferrovia⁶¹ a scartamento ridotto Penne - Montesilvano, con trazione a vapore, risalgono alla fine dell'ottocento, secondo uno studio progettuale dell'Ingegnere capo della Provincia di Teramo Gaetano Crugnola (1882); ma per un verso o per l'altro nessuno di essi venne mai a concretizzarsi. Nel 1907 vide la luce un nuovo progetto a scartamento normale che venne approvato previo esercizio a trazione elettrica sulla fine del 1912 ma lo scoppio della prima guerra mondiale ne bloccò la realizzazione. La ferrovia Pescara-Montesilvano-Penne venne così costruita nella seconda metà degli anni venti in seguito alla concessione rilasciata alla Società Ferrovie Elettriche Abruzzesi, anche grazie al ruolo istituzionale dell'abruzzese (Loreto Aprutino) Ministro dell'Agricoltura e Foreste On.Prof. Giacomo Acerbo. L'infrastruttura venne inaugurata il 22 settembre del 1929.[1] La linea originariamente realizzata con la stazione terminale di "Pescara Porto" (che fu anche sede di uffici di direzione, rimesse ed officine) allo scopo di favorire scambi e trasbordi a pochi metri dalle darsene del porto canale di Pescara, ebbe progressivamente il suo più frequentato capolinea (con annesso fabbricato viaggiatori) nel piazzale esterno della stazione di Pescara centrale, sino a due anni prima "Castellamare Adriatico" Ferrovia Adriatica.L'esercizio fu poi evoluto e prolungato come relazione urbana (tramvia) fino al ponte sul Pescara alla fine del 1929 e fino alla Pineta nell'estate del 1934. Anno in cui venne anche realizzato un

⁶¹ Citiamo a riguardo i volumetti Robert Gardner "La Claudia Valeria e La Claudia Nuova" A. Polla edizioni (2003) Cerchio (AQ); Luigi Mammarella "La Tiburtina Valeria" A. Polla edizioni (1989) Cerchio (AQ);

nuovo parziale instradamento del tratto Pescara Centrale-S.Filomena-Montesilvano spiaggia, sopprimendo la provvisoria stazione capolinea (nei pressi del passaggio a livello FS) ed il percorso sulla sede stradale della nazionale adriatica ben oltre l'attuale Piazza Duca degli Abruzzi. Il nuovo permise di collegare i binari in sede urbana centrale (lato est) con quelli al di là (lato ovest) del passaggio a livello FS (dismesso nel 1987) sull'attuale via Silvio Pellico, della relazione da Penne. La connessione definitiva dei tracciati (il nuovo solcava le odierne via Muzii, via Regina Margherita e viale J.F.Kennedy) avvenne con la costruzione del cavalcavia ferrotramviario FEA sul binario FS a nord di Pescara Centrale (zona "Zanni"). Tali opere, concluse dopo anni di discussioni tra vari enti e società, si prefiggevano migliore fruibilità e fluidità di traffico e una più sicura condizione durante le gare di automobilismo (l'attuale "formula uno") denominate "Coppa Acerbo", con traguardo sulla citata Piazza Duca degli Abruzzi.

Anche questa piccola ferrovia ebbe le sue devastazioni a causa della guerra in cui vennero distrutti buona parte degli impianti ma venne riattivata qualche anno dopo. Promotore della ricostruzione e primo Commissario Governativo negli anni della ricostruzione, dal 1945 al 1947 fu l'avv.Pasquale Galliano Magno. In seguito, il disavanzo di gestione portò alla istituzione della Gestione commissariale governativa. La Gestione Commissariale Governativa della ferrovia Penne-Pescara costituita con Decreto del Ministero dei Trasporti in data 28 luglio 1955 dispose l'esercizio a cura dello stato sia della ferrovia che dei servizi integrativi precedentemente svolti dalla F.E.A (Ferrovie Elettriche Abruzzesi) S.p.a. che era stata dichiarata fallita dal tribunale di Roma l'8 luglio 1955. Come per altre realtà ferro-tranviarie gli anni sessanta, la

motorizzazione di massa e le scelte operate dai vari governi, favorevoli allo sviluppo del trasporto su strada, portarono comunque alla successiva sostituzione del trenino di Penne con un servizio di autolinee a partire dal 20 giugno 1963.

Con decreto del Ministero dei Trasporti il 30 dicembre 1996 era stata affidata alle Ferrovie dello Stato S.p.a. la ristrutturazione della gestione governativa. Il 15 gennaio 2000 l'Accordo di programma tra Ministero dei Trasporti e Regione Abruzzo definì le modalità per il trasferimento alla Regione delle risorse, attività, personale e beni della Gestione Commissariale. Nello stesso anno le Ferrovie dello Stato S.p.a. hanno costituito la società Ferrovia Penne Pescara s.r.l., unipersonale con capitale sociale interamente versato e detenuto dalla Regione Abruzzo ed unico socio il Ministero dei Trasporti e il 31 gennaio 2001, con atto notarile le quote sociali ed i beni strumentali, della Gestione ex Governativa, sono stati ceduti, a titolo gratuito, dal Ministero dei Trasporti alla Regione Abruzzo, in attesa della trasformazione della Ferrovie Penne Pescara in S.p.a.. Il trasporto pubblico urbano nella città di Pescara viene oggi svolto dalla Gestione Trasporti Metropolitan s.r.l., attuale denominazione sociale, dal 19 aprile 2001, della ex Gestione Governativa Ferrovie Penne Pescara.

A.II.4.2 Caratteristiche

La linea si svolgeva parallelamente alla costa da Pescara a Montesilvano Spiaggia (unica stazione della linea raccordata alla rete FS del tronco "Ancona-Pescara"); dopo si inoltrava nella Valle del Tavo con percorso in ascesa che arrivava a toccare il 30 per mille. Era armata con rotaie Vignoles dal 27 kg/m montate su traversine in legno con

modulo 0,95 che permettevano una velocità massima di 25–45 km/ora a seconda delle tratte se in pianura o in collina e in curva. Il tratto urbano utilizzava rotaie a gola tranviarie. La trazione era elettrica a 2600 volt a corrente continua.

A.II.4.3 Percorso

| Pineta Linea per Ancona | |
|---|---|
|  | Porta Nuova |
|  | fiume Pescara |
|  | Pescara P.L. / Stazione di Castellamare Adriatico |
|  | Linea per Bari |
|  | S.Filomena |
|  | Montesilvano Spiaggia |
|  | Montesilvano Colle |
|  | Cappelle |
|  | fiume Tavo |
|  | <u>Moscufo</u> |
|  | <u>Collecorvino</u> |
|  | <u>Pianella</u> |
|  | Sablanico |

| | |
|---|------------------------|
|  | <u>Loreto Aprutino</u> |
|  | Collatuccio-Picciano |
|  | <u>Penne</u> |

A.II.4.4 -Materiale rotabile

| Tipologia | Unità | Potenza | Matricola | Costruttore | Posti | Note |
|---------------------------|-------|-----------------------|-----------|--------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|
| elettromotrice a carrelli | 5 | 68 kW, 160 kW, 300 kW | 11-15 | <u>Carminati & Toselli</u> | 12 in I classe 24 in III classe | con vano bagagli/collettame |
| rimorchiate a carrelli | 4 | --- | --- | Carminati & Toselli | 104 di cui 70 a sedere | ---- |
| locomotive a carrelli | 2 | 300 kW | 21-22 | Carminati & Toselli | ---- | con vano bagagli |
| carri chiusi a 2 assi | 8 | --- | --- | Carminati & Toselli | ---- | ---- |
| carri a sponde a 2 assi | 16 | --- | --- | Carminati & Toselli | ---- | ---- |

A.II.4.5 -La situazione preesistente.

Le origini dell'approccio italiano all'infrastruttura viaria, che avrà il suo sbocco più visibile e notevole proprio nel grande progetto delle autostrade, va cercato nella situazione preesistente. Per comprendere le ragioni che portarono l'Italia a sviluppare un

piano originale e grandioso di viabilità, con risultati ben presto ammirati in tutta Europa, è necessario perciò un inquadramento storico.

Non si può certo parlare di una grande tradizione italiana per quanto riguarda le strade in epoca sette-ottocentesca: se si vuole ritrovare l'origine dell'"amore per le grandi strade" in Italia bisogna risalire all'antica Roma con le sue strade consolari, che hanno tracciato la direttrice tuttora esistente di tutta la rete stradale italiana. Tuttavia, per quanto riguarda la storia più recente, il dato di fatto è che l'Italia Unita si trovò di fronte a un panorama viario nel complesso abbastanza povero, e connotato da quegli squilibri fra Nord e Sud che ancor oggi continuano a far sentire il loro peso.

Quanti si sono occupati del problema hanno sottolineato, benché con accenti diversi, quanto problematica fosse l'eredità stradale che si trovarono in mano i primi governanti dell'Italia unita.

Toni piuttosto amari si trovano, per esempio, in una relazione del 1957 di Fedele Cova, il cui intento è quello di sottolineare la necessità, a un secolo di distanza, di investire molto di più sul sistema stradale, che in Italia è sempre stato penalizzato rispetto a quello ferroviario. Cova per ora la causa delle autostrade e, di conseguenza, delle automobili. Perciò, ripercorrendo dalle origini la storia dell'infrastruttura viaria, accentua subito l'inadeguatezza e la frammentarietà della situazione:

"All'affacciarsi dell'unità, nel 1860, noi non ereditammo otto Stati, ma alcune migliaia di Comuni, reciprocamente forestieri: poche e maltenute strade, nessun fiume navigabile, e qualche migliaia di km di ferrovia, con tronchi isolati, creati più per vanità di Principi che per scopi economici. Dei 90.000 km di strade (ma quali strade!), più di due terzi erano nel Nord; di esse solo 12.269 km erano nazionali (e

cioè praticabili); dei 3.000 km di ferrovie solo poco più di un decimo riguardavano zone dalla Toscana in giù”.

La lettura di Pier Luigi Beretta, pur essendo di tono meno pessimistico, non tralascia di dichiarare le disparità della situazione:

“Prima del 1860 esistevano nell’Italia settentrionale e centrale strade ben costruite e discretamente mantenute. Poche e trascurate invece quelle esistenti nell’Italia meridionale e nelle isole di Sicilia e Sardegna. In particolare la rete stradale era molto sviluppata nella Lombardia per opera dell’amministrazione austriaca e di quella francese, e nel Piemonte per l’attività svolta, sempre dall’amministrazione francese, durante il periodo che va dalla Rivoluzione alla Restaurazione del 1815”.

Il grande precedente storico della rete stradale italiana è, come accennato più sopra, la rete delle strade consolari romane, il cui tracciato costituisce la base di ogni successivo disegno e progetto viario della penisola.

Fu nel Medioevo che le strade italiane cominciarono a non essere più battute, a deteriorarsi, a sparire inghiottite dalla vegetazione.

Da notare che questo fenomeno non fu dovuto soltanto, come si potrebbe pensare, a un processo di decadenza generale, dovuto anche allo spopolamento dei territori, ma rispose anche a una logica difensiva razionale, benché distruttiva. Spiega Beretta:

“Nel Medio Evo il meraviglioso ed efficiente sistema stradale romano fu ridotto in pessime condizioni. La distruzione delle strade costituì a quell’epoca un valido mezzo di difesa contro le invasioni delle popolazioni barbare che calavano dalle Alpi”.

Nel periodo napoleonico e in quello della dominazione austriaca vi fu qualche iniziativa importante, limitata tuttavia ai territori amministrati da Austria e Francia.

La scarsa brillantezza della situazione generale nell'Italia preunitaria è resa evidente da alcuni dati.⁶²

Per esempio, “nel 1838 la merce spedita da Milano impiegava due mesi per arrivare a Firenze, e i passeggeri impiegavano 36 ore di viaggio da Milano a Venezia, e 5 giorni da Milano a Vienna”.

Altri dati riguardano i metri lineari di strade per km² in alcune regioni, alla data del 1863. Questi dati riguardano tutte le strade, quindi non solo le “grandi opere”, ma anche la rete di piccole strade che collegavano fra loro i vari paesi:

Sardegna 35, Lombardia 128, Parmense e Modenese 78, Romagna 117, Marche e Umbria 132, Toscana 154, Napoletano 65, Sicilia 90.

A.II.4.6 -Gli anni dell'unificazione

Al neonato Regno d'Italia va riconosciuto il merito di avere affrontato una situazione molto carente in tempi brevi, soprattutto dal punto di vista normativo, e con un taglio abbastanza lungimirante.

L'azione ebbe tuttavia dei limiti. Infatti, dopo una partenza a livello conoscitivo e di sistemazione preliminare molto brillante, seguì una seconda fase in cui grandi aspirazioni e programmi ambiziosi - spesso anche sfruttati retoricamente a scopo elettorale - si scontrarono con possibilità economiche

piuttosto scarse. Di conseguenza le realizzazioni spesso furono eseguite in modo confuso e rimasero incompiute.

Dal 1860 al 1864 fu promossa e realizzata un'importante serie di studi sul territorio, che rappresentò uno sforzo organico e inedito di documentare la situazione generale

⁶² La situazione dell'Abruzzo ultra circa le strade esistenti tra il 1830 e il 1850 sono riportate all'inizio del paragrafo 4 del cap. II intitolato “nascono strade e ferrovie”.

dell'Italia. Lo scopo era definire nei dettagli la situazione della viabilità nell'intera penisola, particolarmente per quanto riguardava il Sud, dove molte zone erano ancora del tutto isolate. Come dati significativi, basti citare che in Calabria i comuni senza allacciamenti stradali di sorta (ovvero completamente isolati) erano 371 su 412; in Abruzzo 256 su 323.

Con la legge del 20 marzo 1865 n. 2248 furono stabilite le norme di competenza nella costruzione, manutenzione e conservazione delle strade, nel carico delle spese e nel servizio di polizia stradale.

Le strade vennero suddivise in quattro grandi categorie: nazionali, di competenza dello Stato; provinciali; comunali; vicinali, di competenza dei consorzi formati dagli utenti privati, con o senza la partecipazione degli enti locali. Questa classificazione rimase immutata fino al 1923.

Un'idea importante per l'evolvere della situazione, sostenuta dai politici dei primi anni dell'unità, in particolare dal ministro dei Lavori Pubblici De Vincenzi, era che “la funzione progressiva delle ferrovie... non avrebbe potuto esplicarsi appieno nelle campagne – tenendo conto che in questi anni l'agricoltura si presentava come l'unica risorsa economica del paese – senza un supporto adeguato, che solo un sistema capillare di strade locali avrebbe potuto garantire”.

De Vincenzi fu il più autorevole e impegnato sostenitore degli investimenti nella costruzione di strade, in conseguenza delle sue idee precise e chiaramente espresse: “Niuna cosa ha maggiore influenza sulla produzione di un paese che la viabilità... le strade vivificano

l'agricoltura, creano le industrie, danno origine ai commerci... la statistica delle strade è la statistica della ricchezza di un paese”.

Egli si richiamò costantemente alle esperienze già avviate di Francia e Inghilterra, che avevano dato buoni frutti sia nel senso stretto del miglioramento della viabilità nei rispettivi territori, sia per quanto riguarda il fattore della “modernizzazione”.

Infatti, è facile intuire che il problema dei collegamenti tra gli sperduti villaggi delle zone agricole più arretrate acquistava immediatamente una valenza sociopolitica, oltre che di efficienza nei trasporti. Si trattava in un certo senso di “civilizzare” territori isolati, offrendo ai loro abitanti la possibilità di scambi culturali, di comunicazione nel senso più ampio, nonché di sviluppo dell'attività agricola tramite la possibilità di flusso dei prodotti e delle risorse e l'allargamento del mercato, e di lotta alla piaga sociale del brigantaggio.

Proprio grazie alla costruzione di strade, che offrivano ai viaggiatori la possibilità di controllare meglio il cammino e davano ai briganti meno opportunità di nascondersi, l'Inghilterra era già riuscita a eliminare il brigantaggio da numerose contee arretrate della Scozia e del Galles; anche in Italia la sfida al brigantaggio presto trovò nella politica stradale un importante strumento di controllo.

Nel 1865 furono proposti due programmi di massima per un piano stradale generale: il primo prevedeva la costruzione di 100.000 km di strade per 500 milioni di spesa, il secondo di 150.000 km per 750 milioni.

L'eccessiva ambizione di questi progetti, però, ne rese impossibile la realizzazione.

Come già accennato, infatti, i termini del problema vennero analizzati e sistemati

formalmente in modo molto chiaro, ma a questo non corrispose un'effettiva disponibilità di fondi.

Gli aspetti esecutivi e tecnici della realizzazione delle strade vennero affidati agli enti locali, che avevano possibilità economiche nettamente inferiori a quelle dello Stato.

Da parte sua lo Stato si assumeva l'onere di mantenere solo le strade nazionali; nello stesso tempo, soprattutto grazie alla norma che tra due centri urbani già uniti da ferrovia non si potevano mantenere strade di prima categoria, privilegiava i trasporti ferroviari.

Dopo gli entusiasmi iniziali, insomma, la politica stradale cominciò a decadere, aprendo a un sistematico declassamento della rete viaria ancora in costruzione o appena inaugurata.

Commenta Mioni:

“I provvedimenti fondamentali non trattavano né di un piano urbanistico o territoriale generale per la formazione della rete stradale nazionale, né di un piano di investimenti articolato a seconda delle varie categorie di opere. Le richieste di De Vincenzi e i suoi richiami all'esperienza straniera erano quindi lasciati cadere, mentre si avviava una procedura di interventi e realizzazioni disordinate, discontinue e soggette soprattutto, in modo massiccio, alle vicende del clientelismo politico e del sottogoverno”.

Nonostante questi problemi, vi furono dei progressi: dal 1864 al 1904 la rete viaria italiana passò da 22.500 a 26.100 km, aumentando quindi di 4.400 km in quarant'anni.

Vennero varati tre grandi programmi di costruzioni, rispettivamente nel 1869, nel 1875 e nel 1881.

L'effettiva resa delle nuove strade risultò buona anche in confronto alle strade straniere.

Tecnicamente, le nuove strade rispettavano in genere i seguenti standard: larghezza

media di 7 metri, mai inferiore ai 5 metri (in corrispondenza di ponti o strettoie); pendenza massima del 5%, in casi particolari del 7%, e del 15% in montagna; pavimentazione in macadam. La manutenzione era affidata a lavoratori specializzati dipendenti dallo Stato, chiamati “cantonieri” e alloggiati in apposite case dislocate a intervalli regolari lungo le strade stesse (la “case cantoniere” che ancor oggi sono un elemento caratteristico del paesaggio italiano).

A.II.4.7 -Il Novecento

Col nuovo secolo, il problema stradale cominciò a creare nuove esigenze anche dal punto di vista tecnico. Le crescenti esigenze socioeconomiche, le inedite caratteristiche dei mezzi di trasporto e la loro allargata diffusione rendevano necessario trasformare le sedi del traffico per renderle adeguate alle nuove realtà.

Pier Luigi Beretta descrive le esigenze che emersero agli occhi degli esperti già nei primi decenni del Novecento. C’era bisogno di un nuovo tipo di strade, da realizzare secondo canoni differenti dal passato: “Queste esigenze di ordine tecnico comportano la creazione di collegamenti più diretti, secondo tracciati razionali e agevoli, con leggere pendenze e curve a largo raggio, senza attraversamenti di centri abitati o incroci a livello, con sezioni di ampiezza sufficiente e pavimentazioni solide e di poca resistenza al rotolamento”.

Un altro problema era l’obsolescenza del macadam, un metodo di pavimentazione che pure, solo pochi decenni prima, veniva considerato estremamente utile e d’avanguardia. Esso era costituito da una pavimentazione di pietrisco, costipato mediante rollatura e amalgamato col suo stesso detrito.

Il macadam, che pavimentava tutta le rete stradale italiana, fu posto in crisi dall'avvento del trasporto automobilistico. Il traffico di automobili creò infatti gravi ostacoli a tutto il sistema di manutenzione delle strade, le quali “accusarono un eccessivo logorio delle massicciate con la conseguente formazione di buche profonde e pericolose se non riparate in tempo. A ciò bisogna aggiungere il grave disagio provocato dal sollevamento della polvere originato dall'aumentata velocità di traslazione dei veicoli a motore”.

Si iniziò dunque una ripavimentazione delle strade con il catrame, che in Italia venne usato per la prima volta nel 1900, su due tratti di provinciale vicino a Lugo di Romagna.

Lo sviluppo della rete infrastrutturale italiana, che doveva sfociare nel progetto delle autostrade, risponde dunque prima di tutto a una logica di razionalizzazione dei trasporti e degli spostamenti. Nel 1923 il Regio Decreto n. 2506 modificò la precedente classificazione delle strade, ripartendole in cinque classi.

1) Strade di prima classe, di competenza dello Stato (circa 20.000 km di strade importanti, molte delle quali, nel Mezzogiorno, finivano per costituire la sola risorsa viaria).

2) Strade di seconda classe, che collegavano tra loro i capoluoghi di provincia e questi con i capoluoghi di circondario e con le città portuali; queste strade erano cogestite dallo Stato e dalle province.

3) Strade di terza classe, che collegavano i capoluoghi comunali con i capoluoghi provinciali, di competenza delle province.

4) Strade di quarta classe, che collegavano i vari centri comunali, di competenza dei comuni.

5) Strade di quinta classe.

6) Strade militari, di competenza dello Stato.

L'attuazione di questo decreto, tuttavia, restò lettera morta fino al 1939, anno in cui la Cassazione risolse i vari conflitti di competenza amministrativa derivanti dal fatto che molti programmi già in corso all'epoca del decreto non potevano rientrare con precisione in nessuna delle nuove categorie.

Subito dopo scoppiò la guerra e ancora una volta i piani stradali non poterono che essere affrontati in modo carente e parziale.

Con la legge 17 maggio 1928, frattanto, era stata creata l'A.A.S.S. (Azienda Autonoma delle Strade Statali), sul modello dell'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato. Nelle intenzioni il nuovo organo avrebbe dovuto essere funzionale, agile, con finanziamento assicurato e indipendente dalle possibili variazioni del bilancio statale.

Il compito dell'A.A.S.S. era quello di gestire le strade più importanti, rinominate "statali" enumerate da 1 (la via Aurelia) a 137, per un totale di 20.622 km.

In pratica, si trattava di provvedere alla manutenzione ordinaria, alle riparazioni straordinarie e alle sistemazioni generali. La situazione che si trovò in mano la neonata A.A.S.S. era, come risulta chiaro da quanto finora detto, alquanto complessa. Nel 1929 l'Azienda presentò un piano di riordinamento e ricostruzione per circa 6.000 km di strade, preventivato per sei anni e al costo di circa 180 milioni l'anno.

Nonostante le difficoltà, tuttavia, fino allo scoppio della guerra vi furono diverse realizzazioni importanti, al punto che, come afferma Mioni, "all'inizio degli anni '30 la struttura della rete della viabilità principale e degli organi preposti a essa risulta completamente

definita, più o meno com'è oggi (salvo alcune importanti strade recenti realizzate a partire dagli anni '60 su nuovi tracciati)".

A.II.4.8- La prima generazione delle autostrade

-Aspetti tecnici.

E' all'ingegner Piero Puricelli, grande imprenditore di costruzioni stradali e industriali, che si deve l'introduzione del concetto di autostrada, ovvero l'idea, del tutto nuova, di creare delle grandi strade da riservare al solo traffico automobilistico: si sarebbe trattato di strade a pedaggio, in concessione cinquantennale, ideate e costruite per un traffico veloce.

Il pedaggio sarebbe servito a rimborsare l'ente costruttore delle spese di costruzione, esercizio e manutenzione. Questo criterio si contrapponeva a quello, fino ad allora dominante, della strada aperta al pubblico transito senza discriminazione dei vari tipi di veicoli.

Già nel 1921 Puricelli ottenne le autorizzazioni per riuscire a far dichiarare "di pubblica utilità" alcuni dei suoi progetti, e quindi per potere cominciare a realizzarli concretamente. Va ricordato che quando un'opera è dichiarata di pubblica utilità, allora viene consentito l'esproprio dei beni immobili e delle proprietà immobiliari sui terreni necessari alla costruzione.

Nel 1924 fu inaugurato il primo tratto di autostrada d'Italia, la Milano-Laghi, che conduceva da Milano ai laghi lombardi di Como, di Varese e Maggiore.

La tabella e le schede che seguono riportano le caratteristiche delle autostrade “della prima generazione”, costruite ed entrate in esercizio dal 1924 al 1935.

Data dell'entrata - Denominazione - Lunghezza - Costo in esercizio dell'autostrada

| | | | |
|--------------------|----------------------------|------------|--------------|
| 30.9.1924-3.9.1925 | Milano-Laghi | km 84,007 | 90 milioni |
| 24.9.1927 | Milano-Bergamo | km 50,007 | 57 milioni |
| 3.6.1929 | Napoli-Pompei | km 23,347 | 42 milioni |
| agosto 1931 | Bergamo-Brescia | km 47,647 | 40,5 milioni |
| ottobre 1932 | Torino-Milano | km 127,000 | 110 milioni |
| agosto 1923 | tronchi della Milano-Laghi | | |
| agosto 1933 | Firenze-Mare | km 81,333 | |
| ottobre 1933 | Padova-Mestre | km 24,600 | 28 milioni |
| ottobre 1935 | Genova-Serravalle | km 50,040 | |

Milano-Laghi

Seguendo le direttrici principali di una zona industriale già molto sviluppata, l'autostrada da Milano raggiunge Lainate, dove si dirama un braccio per Como. A Gallarate si biforca in altri due rami, per Varese e per Sesto Calende.

L'impegno finanziario a carico dello Stato ricevette diverse contestazioni, ma i lavori iniziarono regolarmente il 26 marzo 1923, con una durata totale di sedici mesi.

La società promotrice fu la Sa Autostrade di Milano.

Milano-Bergamo

Questa realizzazione fu molto apprezzata dai bergamaschi, che la sentirono come risarcimento dell'antico torto, risalente al 1878, quando con la scorciatoia Treviglio-

Rovato la città di Bergamo era stata tagliata fuori dai collegamenti principali (con Milano e con Venezia). Probabilmente per l'entusiasmo personale di Mussolini, i lavori cominciarono ancor prima dell'approvazione ufficiale.

La società promotrice fu la Sa bergamasca esercizi costruzioni autovie, presieduta da Paolo Bonomi e in seguito da Puricelli.

Napoli-Pompei

La realizzazione dell'opera fu difficoltosa e andò per le lunghe, dalla convenzione iniziale del 29 luglio 1925 all'effettiva apertura il 22 giugno 1929.

La Sa Autostrade meridionali, società promotrice della Napoli-Pompei, poiché aveva ritenuto inadeguate le condizioni per la costruzione dell'autostrada e accusava una disparità di trattamento nei confronti della Milano-Bergamo, fece richiesta al Ministero dei lavori Pubblici di nuovi fondi e facilitazioni. Il risultato purtroppo mise in luce una tipicità del malcostume italiano, poiché i finanziatori privati non solo riuscirono a spendere per chilometro il doppio delle altre autostrade, ma anche ad ottenere un interesse fisso dallo Stato.

Bergamo-Brescia

Sponsorizzata da un personaggio autorevole, Augusto Turati, "ras" di Brescia e poi segretario del Partito nazionale fascista, l'opera venne realizzata in due anni dalla Sa Bresciana per la costruzione e l'esercizio autovie, presieduta da Giovanni Gorio.

Torino-Milano

Anche la più lunga delle autostrade fasciste, che congiungeva le due maggiori città industriali italiane, ebbe alcune vicissitudini.

Nonostante un comitato promotore formato da grandi personalità della finanza e dell'industria italiana, primo fra tutti il presidente conte Secondo Frola, a cui successe alla testa del comitato nel 1929 Antonio Stefano Benni, presidente di ben sedici società, che sottoscrisse fondi cospicui, i lavori si bloccarono per ragioni che attendono ancora di essere chiarite.

Passarono sei anni dall'iniziativa, partita attorno al 1926, all'apertura dell'autostrada, il 28 ottobre 1932. La società realizzatrice fu la Sa Autostrada Torino-Milano.

Firenze-Mare

Promossa dalla Sa Autostrade toscane e sponsorizzata dal Sottosegretario alle comunicazioni Alessandro Martelli e dal segretario federale di Lucca Carlo Scorza (quindi in stretta connivenza col regime), dopo varie vicende di malcostume fu inaugurata nel 1932-1933.

Padova-Mestre

Promossa dalla Sa Autostrada di Venezia e di Padova, fu inaugurata il 15 ottobre 1933 e fu sovvenzionata per un terzo dagli enti locali, per il resto da una società costituita dagli enti stessi, con la fruizione di un contributo statale.

Ad eccezione della Padova-Mestre e della "camionale" Genova Serravalle Scrivia, pavimentate con rattamenti bituminosi, le altre autostrade della prima generazione furono pavimentate con lastroni di cemento.

La pavimentazione in calcestruzzo prevalse perché si basava su un'esperienza già affermata (a differenza dei conglomerati bituminosi, ancora poco sperimentati) e perché il cemento era un prodotto nazionale e quindi, nell'ottica autarchica, da preferire.

Si impose subito anche la questione dell'arredo autostradale, ossia di quella serie di strutture disposte lungo l'autostrada e destinate a garantire conforto e assistenza ai viaggiatori.

La prima grande area di servizio fu costruita presso il casello di Genova, dove oltre ad ampie zone adibite alle operazioni di smistamento e trasbordo merci (molte delle quali dovevano passare dai camion alle navi del porto), e al rifornimento di carburante, venne realizzato un fabbricato destinato al ristoro dei viaggiatori ed alle attività direzionali.

Questa struttura comprendeva ristorante, albergo

diurno, ufficio di posta e telegrafo, rivendita di giornali, bar, stanze di riposo, uffici di controllo e alloggio dei dirigenti della stazione.

Vi era la tendenza a raggruppare tutte le funzioni: nelle prime autostrade anche la riscossione del pedaggio veniva effettuata presso le aree di servizio.

Per quanto riguarda la segnaletica, quella orizzontale si avvicinava già ai criteri odierni, con strisce di vernice per dividere le corsie. La segnaletica verticale non sempre era presente e spesso era abbinata a cartelloni pubblicitari.

Per garantire la sicurezza, all'inizio si utilizzarono i tradizionali paracarri, che dapprima erano costituiti da strutture in pietra poste a intervalli regolari, poi da strutture a telaio in cemento armato.

I paracarri sono strutture rigide, che si oppongono agli urti senza assorbire energia: in altre parole, bloccano l'urto del veicolo ma non lo attutiscono, garantendo quindi al minimo la sicurezza dei viaggiatori. Oggi i paracarri sono stati sostituiti dai sicurvia

metallici e, ancora più di recente, dalle barriere in calcestruzzo tipo New Jersey, ad elevato potere di assorbimento degli urti.

-Aspetti storici

Lo sviluppo delle prime autostrade italiane è indissolubilmente legato al particolare clima politico nel quale l'impresa nacque, ovvero il fascismo.

Gli storici quindi, tenendo presente la tendenza fascista a gloriarsi delle imprese nazionali, hanno cercato di ridimensionare la retorica delle autostrade come "creazione italiana", introducendo confronti che esulano dalla tradizione storicistica sulle autostrade. Quest'ultima infatti, sviluppatasi parallelamente alle realizzazioni di cui narrava, portò con sé per lungo tempo l'eco degli accenti trionfalistici e nazionalistici delle sue origini.

Per il regime fascista le autostrade furono un grande vanto, una grandiosa anticipazione italiana all'avanguardia nel mondo.

Una forte critica a questa impostazione viene da Bortolotti e De Luca, che trattano anche l'attribuzione dell'invenzione delle autostrade a Puricelli come un'amplificazione del regime:

Questa non è che una delle leggende del regime, alla quale ha contribuito non poco lo stesso Puricelli: nell'Enciclopedia italiana (1930) alla voce "Autostrada" si dice: 'L'autostrada è una creazione assolutamente italiana, dovuta all'iniziativa dell'ingegnere Piero Puricelli'. Ma guarda caso, l'autore della voce sull'Enciclopedia è lo stesso Puricelli".

Secondo questi autori, la maggior novità delle autostrade è l'idea del pedaggio, che tuttavia non era completamente originale, avendo dei precedenti nei canali e nelle strade a pagamento esistenti in Inghilterra già a partire dal secolo XVII.

Probabilmente il primo tratto autostradale a pedaggio è americano e risale al 1904: l'Holland Tunnel, che collegava a pagamento Long Island e il New Jersey, sottopassando l'estuario dello Hudson R.

Per quanto riguarda la paternità dell'idea, vi è anche un precedente nazionale: l'ingegner Giuseppe Spera che nel 1906 lanciò l'idea di una "autovia", una "strada per uso esclusivo automobili", da realizzare sul tratto Roma-Gaeta-Napoli, corredandola di un progetto tecnico abbastanza sostenibile.

La critica degli autori si rivolge comunque più alla strumentalizzazione che il regime fece delle autostrade come vanto e prodotto dell'"italico genio", che a Puricelli stesso, riconosciuto come il primo a realizzare effettivamente, in epoca contemporanea, un'autostrada extraurbana a pagamento e come uomo di grandi vedute e di grandi capacità realizzatrici:

"E' insomma un personaggio di tutto rispetto, meritevole di uno studio più approfondito e di una biografia che potrebbe mettere in luce alcuni punti nodali dell'alleanza – e forse anche dello scontro – fra la grande industria milanese e il fascismo". Già prima del regime fascista e parallelamente all'ingegno dei singoli uomini e alle iniziative governative del Regno d'Italia, operava un altro organismo che fu importante per lo sviluppo delle autostrade e va ricordato: il Touring Club Italiano.

Questa organizzazione, fondata nel 1884, fece della modernizzazione delle strade il suo cavallo di battaglia. Dal Touring proveniva anche Piero Puricelli.

L'idea dell'autostrada venne proposta da Puricelli dapprima al Touring Club, l'11 marzo 1922, in seguito direttamente a Mussolini, nel novembre 1922, pochi giorni dopo la Marcia su Roma. Secondo l'interpretazione di Bortolotti e De Luca, il progetto aveva gravi pecche e venne approvato essenzialmente per motivi politici. Sta di fatto che, il 1° dicembre 1922, venne firmata la convenzione fra il Ministro dei Lavori Pubblici Carnazza e la società promotrice, approvata con decreto-legge il 17 dicembre.

Ancora sulla figura di Puricelli, emblematica del rapporto tra fascismo e grande industria - che poi proseguirà, dopo la guerra, nell'altrettanto complesso e articolato rapporto tra regime democratico e grande industria - scrivono Bortolotti e De Luca:

“Puricelli non ottiene, e probabilmente non chiede, posizioni di potere nell'apparato statale, e non diventa segretario di confederazioni e corporazioni, come altri grandi impresari. Il suo comportamento è quello di altri fra i maggiori industriali, che più che servire al fascismo se ne servirono”.

L'atteggiamento del fascismo nei confronti delle autostrade, tuttavia, cambiò dagli anni '20 agli anni '30. Come era già successo col Regno d'Italia, le difficoltà di realizzazione, la frantumazione degli interessi, gli appetiti economici dei singoli, dopo gli slanci entusiastici degli inizi portarono a maggior cautela.

Il parlamento prese a dimostrarsi chiaramente ostile alle imprese autostradali. Lo dimostra per esempio, nel 1930, la cronaca di una seduta di discussione sul bilancio

preventivo dei lavori pubblici in cui il deputato Francesco Caggese, un ingegnere irpino, venne applaudito a più riprese mentre affermava che “le autostrade non sono assolutamente necessarie... salvo casi particolari sarebbe meglio che lo Stato devolvesse quei denari al miglioramento della rete stradale già esistente”.

In effetti, un'incongruenza delle autostrade dell'epoca si può individuare nello scompenso fra la portata dell'opera e l'effettivo numero di autoveicoli circolanti.

Nel 1923 circolavano complessivamente sulle strade italiane 84.687 autoveicoli, di cui 57.000 automobili, 25.000 autocarri e 2.687 autobus.

Come scrivono Gasparini e Marelli:

“L'evoluzione del traffico sulle prime autostrade è stata di gran lunga inferiore alle aspettative (anche a causa dei progressivi miglioramenti apportati alla viabilità ordinaria e per gli effetti della grande crisi)”.

Gli stessi autori fanno notare la presenza di bisogni collettivi più urgenti, come l'istruzione, la ricerca e gli investimenti in attività industriali. In sintesi:

“La costruzione delle prime autostrade italiane negli anni '20 e '30 può essere considerata come un'operazione positiva dal punto di vista della comunità nazionale, ma non strettamente necessaria per quei tempi”.

Il colpo di grazia prima della tragedia bellica sul quadro già precario del traffico automobilistico, e quindi delle autostrade, si ebbe nel 1935. In quell'anno infatti venne limitato il commercio della benzina, a causa delle sanzioni che sopraggiunsero in seguito all'aggressione dell'Etiopia; inoltre, vi fu un'ondata di nuove tasse sui rimorchi (1934), sui carburanti (1935), sul peso delle merci trasportate (1936).

Il boom economico.

A.II.4.9 -Lo sviluppo delle autostrade nel boom economico.

La scelta politica di privilegiare definitivamente lo sviluppo stradale (e, implicitamente, il trasporto privato) avvenne dopo la seconda guerra mondiale, con la presa d'atto dell' "invecchiamento" delle ferrovie a fronte delle nuove esigenze e, anche, a causa degli interessi economici dell'industria automobilistica.

Le scelte relative allo sviluppo infrastrutturale del nostro Paese rispecchiarono la loro stretta interdipendenza con i fattori socioeconomici, ma anche geografici e culturali. Già nel 1952, con il cosiddetto Programma Aldisio (dal nome dell'allora ministro dei Lavori Pubblici), che prevedeva la costruzione di nuove autostrade e il raddoppio di quelle già esistenti, si prefigurava quella speciale attenzione al problema che pochi anni più avanti, come vedremo, sarebbe giunta al culmine con la legge Romita del 1955 e la contemporanea immissione sul mercato della 600.

Soprattutto negli anni del boom economico, lo sviluppo della rete autostradale in Italia ebbe un significato, un effetto e un'importanza del tutto particolari, che andavano al di là dell'economia e della politica dei trasporti: si trattò di una rivoluzione che andava di pari passo con il rifacimento di un'intera società e delle sue tradizioni. L'Italia negli anni Cinquanta era infatti un Paese ancora agricolo che si avviava all'industrializzazione, la quale arrivò in tempi rapidi causando sconvolgimenti a diversi livelli. La "modernizzazione" del Paese doveva passare attraverso piani di rinnovamento del mondo del lavoro, nuove egemonie economiche e industriali – in

particolare da parte delle grandi fabbriche di automobili nel Nord Italia, principali artefici dell'impulso dato alla costruzione delle autostrade - e comunicava anche il desiderio di esportare un'immagine moderna e dinamica nel mondo. L'esigenza della mobilità delle merci si sovrappose a una serie di fattori ideologici, la cui sintesi produrrà il fenomeno autostrade che ha caratterizzato, nel bene e nel male, gli ultimi quarant'anni della nostra storia.

Nelle dichiarazioni d'intenti dei fautori delle autostrade, queste avrebbero creato vantaggi economici fondamentali, a partire dall'influenza sui trasporti, i quali, a loro volta, hanno influenza sul prezzo dei prodotti finiti. In altre parole, diminuendo i costi del trasporto avrebbero non solo favorito la mobilità delle merci ma anche contribuito ad abbassare i costi di vendita. In sintesi, i vantaggi economici sarebbero derivati da: riduzione delle spese di trazione; minor consumo di carburanti; guadagno di tempo e riduzione del costo/km; miglioramento della sicurezza; aumento della capacità stradale. Inoltre, si sottolineava la creazione di nuovi posti di lavoro, sia per le attività connesse alla costruzione e al mantenimento delle automobili sia ai servizi correlati all'autostrada (distributori di benzina, bar ecc.).

In realtà, come mettono in rilievo gli studi critici, l'equazione "strade = sviluppo economico" venne imposta all'opinione pubblica sulla base di un'identificazione quanto meno interessata, cioè che l'elemento trascinante del progresso economico fosse la motorizzazione privata, appoggiata e favorita dallo Stato. Il piano autostradale e, insieme a esso, la complessiva politica dei trasporti in Italia fu dunque caratterizzata da un forte intervento pubblico che interagiva con gli interessi della

grande industria automobilistica .

Alla fine degli anni '60, nel periodo delle grandi lotte operaie e della massima contrapposizione fra classe lavoratrice e padronato, l'intreccio di interessi fra grandi fabbriche e Governo sulla questione dei trasporti e quindi, in primis, della costruzione delle autostrade, divenne bersaglio di un'analisi molto polemica da parte degli ideologi sindacali. L'accusa è molto chiara e si appunta sulla stretta corrispondenza fra la politica dei trasporti e le esigenze dell'industria privata, in particolare del colosso automobilistico:

“Le iniziative operate in questo settore finiscono così per configurare una vera e propria scelta tendente a favorire lo sviluppo e la crescita dell'industria dell'automobile sommamente rappresentata dalla Fiat”.

La Fiat avrebbe sfruttato l'appoggio governativo e l'incentivo delle autostrade per allineare la propria produzione agli standard europei, con molte più automobili in circolazione e di cilindrata superiore, più adatte alle arterie di grande scorrimento, all'alta velocità e alle lunghe percorrenze. Il massiccio investimento nel settore dei trasporti e a favore dell'industria privata sottrasse risorse agli altri settori, e direttamente a quello del trasporto pubblico. La chiave di lettura critica che stiamo considerando condanna recisamente tale scelta e la interpreta come corrispondente a un'opzione politica ed economica ben precisa, che avrebbe poi condizionato – e in effetti di fatto determinò – tutto uno schema di sviluppo capitalistico:

“Lo schema ormai è chiaro e mai come in questo caso la connessione Stato-Capitale è apparsa così evidente, diretta e immediata. Quello che la grande industria automobilistica ha chiesto ed ottenuto è che lo Stato le fornisse le basi dell'espansione, che la politica degli investimenti autostradali

permettesse di generare nuovo traffico capace di sostenere una domanda interna che fosse nello stesso tempo di tipo europeo. Lo Stato al servizio delle scelte produttive più minute. Se queste poi si rivelano altrettanti salassi per le FS tanto peggio per queste”.

In sintesi, si può affermare che la questione delle autostrade italiane è passibile di due tipi di lettura, uno scopertamente critico e l'altro più aperto a una valutazione differenziata delle problematiche.

E' indubbio che lo sviluppo della rete autostradale abbia costituito un potente fattore di sviluppo e di organizzazione territoriale. Il primo rilievo che emerge è che la rete autostradale ha funzionato da fattore di unificazione, rompendo gli isolamenti che rendevano incomunicabili le tante realtà regionali e locali di cui è formato il nostro Paese, accorciando le distanze dal punto di vista sia economico sia culturale.

Giancarlo Elia Valori individua due motivi principali per cui le autostrade hanno avuto un ruolo così trasformatore. Il primo è che l'esistenza di una moderna rete viaria ha reso possibile anche da noi il processo di avvio e sviluppo industriale sulla base di quello che gli economisti definiscono “esternalità”: da questo punto di vista, “lo sviluppo è un processo che prende l'avvio e si rafforza solo se in un'area geografica esiste un sistema infrastrutturale adeguato a rendere gli investimenti produttivi”.

Senza un'infrastruttura viaria adeguata, il sistema produttivo dell'Italia postbellica non avrebbe potuto accrescersi, poiché sarebbero mancate condizioni di trasporti idonee a consentire alle imprese di approvvigionarsi e di collocare agevolmente le proprie merci

sui mercati. L'infrastruttura che rese possibile la rinascita e l'espansione economica del dopoguerra fu proprio la rete autostradale.

In secondo luogo, “la realizzazione del sistema autostradale ha comportato investimenti così rilevanti da contribuire a determinare un'espansione della domanda globale, in un momento in cui il nostro sistema economico rischiava la stagnazione”.

Alle motivazioni di stampo politico ed economico fin qui presentate sull'esigenza di modernizzare l'infrastruttura viaria nell'Italia postbellica, bisogna aggiungere quell'insieme di esigenze “dal basso” in cui emergevano in ultima analisi il polso e il senso di un'intera nazione alla scoperta di un nuovo stile di vita. Il peso del progetto autostradale nell'Italia del boom, in altre parole, fu sentito e sostenuto non soltanto dai politici e dagli industriali ma ottenne da subito un largo consenso da parte dei cittadini, come spiega Edo Carini:

“In quegli anni... capitava spesso di trovarsi di fronte a paesi interi che chiedevano lo sbocco autostradale, che proponevano nuovi tracciati di strade, che rivendicavano svincoli ed uscite da autostrade che erano programmate per passare lì vicino”.

Dello stesso tenore, con l'aggiunta di una piccola nota ironica, è un commento di Francesco Aimone Jelmoni, il primo progettista dell'Autostrada del Sole:

“A misura che si andava delineando l'andamento generale del tracciato, sorgevano ognor nuove iniziative lungo la penisola, un po' da per tutto, perché l'autostrada si conformasse a soddisfare questo o quell'interesse locale. In ogni luogo si voleva che essa passasse vicino: però, beninteso, sul terreno del vicino, senza che avesse ad invadere il proprio...”.

Anche a livello di massa cambiava l'immagine della finalità delle strade. Fino alla metà del secolo mancavano infatti alle strade i due compiti funzionali che a partire dagli anni '50 sarebbero rapidamente cresciuti di importanza, fino ad acquisire il ruolo dominante che ricoprono a tutt'oggi: vale a dire il trasporto di individui verso i luoghi di svago e verso i luoghi di lavoro.

La vecchia funzione delle strade minori – cioè della maggioranza assoluta delle strade, che erano poi il tipo di strada sentita come “normale” a livello di percezione collettiva - e di conseguenza la loro conformazione strutturale, rispondeva a una concezione limitata: servivano a coagulare attorno ad esse gli agglomerati rurali e semi-rurali, a permettere sporadici contatti fra popolazioni vicine, a consentire lo scambio di merci su distanze ridotte.

Tutto cambia con le funzioni inedite dello svago e del lavoro a distanza: sono proprio queste a far nascere anche “dal basso”, a livello popolare, il desiderio di spostamenti individuali più veloci, ossia, concretamente, del possesso di automezzi propri e di una rete viaria studiata per favorire la loro circolazione. A proposito della dislocazione dei luoghi di lavoro, spiega Carini:

“Diversamente collocati i posti di lavoro, il pendolarismo esisteva ma a senso unico (dalla provincia alla città) e solo in quegli anni cominciava a svilupparsi il pendolarismo pluridirezionale, poiché gli spazi per la produzione e la creazione di posti di lavoro aumentavano un po' ovunque e si installavano proprio là dove il collegamento stradale era migliore”.

E ancora, per quanto riguarda il desiderio di possesso della macchina propria - che l'industria automobilistica nello stesso tempo alimentava e soddisfaceva, con la

massiccia immissione sul mercato delle utilitarie – il quale a sua volta faceva percepire come una novità esaltante il poter percorrere in breve tempo grandi distanze:

“Capitava spesso di conoscere persone che per recarsi, anche in posti lontani, per ragioni di lavoro, di svago o per altro, non potessero usare altro che la bicicletta o al massimo qualche motorino, impossibilitate ad avere mezzi di trasporto migliori, lontani addirittura da stazioni o da centri dove si potessero utilizzare trasporti pubblici, anche questi, fin da allora, molto scarsi. Questo e l’aumentato tenore di vita ha fatto nascere la voglia non solo di viaggiare per andare in qualche posto, ma di viaggiare per vedere, per conoscere. Le migliorate condizioni spingevano ad avere più possibilità di trasporto che, non venendo dal pubblico, si cercava di soddisfare col mezzo privato, come la macchina, che faceva poi richiedere altre e migliori strade”.

Alla metà degli anni '50, terminata l'epoca della ricostruzione, si intendeva dare una svolta all'economia del Paese, in modo che un ritmo di sviluppo più serrato, reso possibile dall'ammodernamento del sistema produttivo e delle strutture, portasse all'eliminazione degli squilibri economici e culturali presenti fra le diverse regioni del Paese. Tale volontà si espresse nel piano decennale per lo sviluppo del reddito e dell'occupazione, firmato dall'allora ministro delle Finanze Ezio Vanoni. Il piano nelle sue linee principali andò a buon fine, grazie al fatto che l'Italia si era venuta a trovare protagonista di una serie di circostanze favorevoli, le quali permisero quella stagione fortunata da tanti punti di vista oggi ricordata come “boom economico”. La qualità media della vita si accrebbe, aumentarono i consumi ma anche le richieste e le esigenze dei cittadini; gli orizzonti mentali si ampliarono e un generale clima di ottimismo e di desiderio di evoluzione, completamente dimenticato con le tristi vicende del fascismo e della guerra, si impadronì dell'italiano medio. Com'è ovvio, anche la

voglia di viaggiare e di disporre di un proprio mezzo di trasporto conquistarono un nuovo statuto, quotidiano e familiare, entrando definitivamente a fare parte del costume. Il simbolo di tutto ciò fu la gloriosa “600” della Fiat, modello storico dell'utilitaria, presentata al Salone dell'Automobile di Ginevra nel marzo 1955.

Elenchiamo sommariamente le condizioni economiche di base del boom economico:

- appoggio di importanti organismi internazionali alle opere di pubblica utilità;
- prestito accordato da Washington per il finanziamento delle importazioni dagli USA di materie prime e macchinari;
- sviluppo della CECA e conseguenti benefici per l'industria italiana;
- primi risultati positivi della conversione al ciclo integrale delle imprese siderurgiche dell'IRI;
- valorizzazione dei giacimenti di petrolio della Val Padana;
- creazione di nuove centrali termoelettriche e conseguente aumento del potenziale energetico;
- ripresa del settore chimico e metalmeccanico;
- crescita delle esportazioni tessili;
- incipiente meccanizzazione dell'agricoltura;
- afflusso di un crescente numero risparmi alle banche;
- impegno delle autorità a garantire la stabilità della lira e conseguente scoraggiamento dell'inflazione.

In tale situazione di eclatante sviluppo economico, era evidente che la situazione dell'infrastruttura viaria italiana non era rispondente alle esigenze di un traffico la cui

prossima e rapida espansione era facilmente prevedibile, dato l'aumento dei redditi, l'ottimismo generalizzato e la sensazione di "abbattimento delle frontiere" interne al Paese, nonché del ruolo trainante dell'industria automobilistica nel boom, e di conseguenza del "premio" che le grandi fabbriche di automobili offrivano ai propri numerosi dipendenti e agli italiani tutti: il possesso di un veicolo proprio e l'incoraggiamento a usarlo per spostarsi da un capo all'altro della Penisola.

L'Italia tuttavia occupava uno degli ultimi posti tra i Paesi più industrializzati d'Europa per quanto riguardava la rete stradale, sia come densità stradale sia come larghezza e pavimentazione del manto.

Questo svantaggio nel settore stradale, peraltro, non era compensato nemmeno da altre possibilità viarie:

"Lo squilibrio appariva inoltre aggravato tenendo conto degli altri tipi di comunicazione, quali la rete ferroviaria e i canali navigabili, che risultavano assai più estesi nel caso, ad esempio, della Germania e della Francia".

Si poneva dunque, e con urgenza, il problema di rendere il Paese maggiormente percorribile, rispondendo alle esigenze di una nuova industrializzazione e di un nuovo benessere, e facendo sì nello stesso tempo che tale impulso potesse trasformarsi a sua volta in un concreto fattore di sviluppo. In sintesi, si trattava di trovare "una soluzione organica e a lungo termine, che costituisse anche un efficiente strumento di sviluppo equilibrato dell'economia italiana".

L'immissione sul mercato della 600 diede avvio alla motorizzazione di massa, a cui doveva necessariamente corrispondere un nuovo slancio nelle progettazioni stradali. Gli

interessi dell'industria automobilistica sulla costruzione delle autostrade risulta evidente considerando che il "progetto di massima" di quella che sarebbe diventata l'Autostrada del Sole Milano-Roma-Napoli fu stilato da una società costituita appositamente, la SISI, costituita da Pirelli, Fiat, Italcementi ed ENI.

Sempre nel 1955 fu varato un piano decennale di costruzioni autostradali la cui realizzazione diede vita alla seconda generazione delle autostrade italiane. Il Primo Piano nazionale delle autostrade

veniva decretato con l'art. 3 della Legge 21.5.1955, n. 463, nota come Legge Romita: in esso si impegnava l'IRI sul fronte della progettazione, della costruzione e della gestione, nella prospettiva di utilizzare le autostrade, insieme alle altre grandi opere pubbliche, come elemento facilitatore di iniziative economiche e occupazionali, nonché dello sviluppo e del riequilibrio territoriale. La legge Romita concepì il finanziamento dell'opera in modo che il costo fosse a carico dello Stato per un

massimo del 40%, mentre il rimanente sarebbe stato finanziato dal mercato, grazie all'inserimento della concessionaria nel gruppo IRI; nel frattempo, l'imposizione agli utenti del pagamento del pedaggio avrebbe portato col tempo all'ammortamento dei capitali investiti.

Castronovo individua una duplice direzione negli effetti della motorizzazione di massa e del nuovo piano di costruzione delle autostrade, con conseguenti ripercussioni sull'economia. L'interazione incrociata fra i due fenomeni nascenti, ossia il possesso sempre più diffuso e generalizzato di un automezzo proprio e la possibilità data ai

veicoli di raggiungere agevolmente e velocemente quasi tutte le regioni d'Italia, è descritta dallo storico in questi termini:

“La diffusione delle quattro ruote avrebbe dovuto allineare i costumi e il tenore di vita degli italiani a quelli già invalsi nei principali paesi europei e produrre nello stesso tempo una catena di effetti indotti su vari settori collaterali al ciclo dell'auto. A sua volta, la realizzazione di una rete di nuove arterie di collegamento dall'uno all'altro capo della Penisola avrebbe dovuto concorrere tanto all'ampliamento del mercato interno quanto alla complementarità fra le diverse regioni dello Stivale”.

L'effetto più visibile di questa spinta generalizzata al “progresso” - con tutti i pro e contro destinati a emergere nel corso del tempo, ma negli anni '50 ancora di là da immaginare – fa il graduale abbandono da parte della società italiana del modello contadino, statico e tradizionale, in favore di un dinamismo sociale più accentuato, caratterizzato da nuovi fermenti e aspirazioni e da una crescente mobilità.

L'Italia fu uno dei Paesi fondatori del Mercato Comune Europeo, nel 1957: al suo ingresso nella Comunità l'industria italiana si trovò in una posizione molto favorevole e infatti accrebbe produzione, fatturato ed esportazioni, che crebbero mediamente di più del 16% all'anno. Nel 1961 le persone occupate nell'industria avevano superato per numero quelle addette all'agricoltura, mentre l'indice di crescita nazionale superava l'8%.

Il benessere si rifletté anche a livello quotidiano, nelle condizioni di vita degli italiani che potevano ora disporre di un maggior numero di beni di consumo. I nuovi simboli del raggiunto benessere furono gli elettrodomestici, che si diffusero in ogni casa, a

partire da frigorifero e lavatrice, fino al simbolo per eccellenza dei nuovi costumi: il televisore. Negli anni '60 l'auto era ormai alla portata di tutti e l'incremento medio degli acquisti era salito del 20% all'anno.

Vi era tuttavia un rovescio della medaglia. Il “miracolo”, infatti, aveva un raggio di breve gittata, a causa di alcune importanti incongruenze nella ricetta di base. Scrive Castronovo, che in precedenza aveva indicato il segreto del rapido successo italiano nell'integrazione reciproca di risorse pubbliche e private:

“Questa sorta di ‘economia mista’ consisteva di fatto in un impasto di liberismo, senza le autentiche regole di un sistema concorrenziale di mercato, e di interventismo statale, senza un disegno generale di programmazione”.

Ancora più aspra è la critica di Bortolotti, il quale parla di: “Investimento calato dall'alto in un sistema ancora impreparato, donde l'inserimento artificioso e forzato nell'ambiente, quando non si tratti di clientelismo... invece delle riforme si ‘elargiscono’ opere pubbliche”.

Né il liberismo né l'interventismo statale, insomma, si dimostrarono in grado di agire in maniera regolata e lungimirante. Il risultato fu il persistere del divario tra Nord e Sud, il quale causò un esodo di massa delle popolazioni povere del Mezzogiorno verso le grandi città industriali del Nord.

Sull'immigrazione prosperarono i fenomeni della speculazione edilizia; il volto del Paese cambiò anche a livello paesaggistico, in quanto il cemento cominciò a dilagare in modi leciti e illeciti e le periferie delle grandi città ampliarono i loro confini, assumendo l'aspetto inedito di squallidi

quartieri-dormitorio. Tanto per le nuove masse di lavoratori dell'industria quanto per i contadini lasciati a se stessi si faceva sentire inoltre la carenza di servizi e di iniziative sociali di interesse collettivo: un'esigenza che non poteva essere soddisfatta dalla modernizzazione del sistema industriale in quanto tale, ma che avrebbe dovuto derivare da scelte politiche ben mirate, le quali invece non vi furono.

La debolezza delle scelte di intervento statale su alcuni problemi che parevano non compresi o che comunque tendevano a sfuggire di mano ai governanti e ai programmatori riguardò soprattutto le condizioni del Sud: il nuovo corso dell'economia italiana, che avrebbe dovuto portare a un livello di parità regioni distanti fra loro, stava disattendendo le aspettative e non mancarono critiche da parte degli osservatori più attenti.

La questione del Sud era certamente il problema maggiore da affrontare. Le regioni meridionali erano svantaggiate da due lati: il primo consisteva nella sottoindustrializzazione della zona, alla quale peraltro non faceva riscontro un'agricoltura moderna e razionalizzata; dall'altro vi era un indubbio svantaggio geografico, anche e soprattutto in vista di una nuova apertura al mercato europeo. “Mentre la localizzazione delle zone del nord del Paese risultava baricentrica rispetto alla domanda proveniente dalle aree già industrializzate non solo dell'Italia, ma anche dell'Europa – ove già si andava profilando, con la nascita della Comunità del carbone e dell'acciaio, un'ampia area di libero scambio – il Mezzogiorno appariva assai distante dai mercati di sbocco più interessanti; il Sud

appariva pertanto destinato, anche dal punto di vista della localizzazione, ad approfittare assai poco dei flussi, in prospettiva crescenti, della domanda delle regioni più avanzate, essendo penalizzato, nella competitività, dai costi e dai tempi di trasporto verso il Nord e verso l'Europa".

Per questi motivi se da una parte il piano delle autostrade, intese come grandi opere pubbliche in cui venivano messe a frutto gran parte delle energie e dei capitali pubblici e privati italiani, si prestava ad accendere un legittimo entusiasmo ed orgoglio per la portata dell'opera e per il senso generale di progresso che essa ispirava, dall'altra le sue implicazioni, soprattutto riguardo alle regioni meno avvantaggiate, facilmente potevano diventare oggetto di discussioni critiche.

Un rilievo di segno positivo sottolinea che la costruzione delle autostrade fu una grande opera non solo in senso realizzativo, ma anche per le sue ripercussioni sull'occupazione e sul progresso tecnologico. Scrive a tal proposito Ernesto Robotti:

“La costruzione delle opere ha favorito l'occupazione della mano d'opera, la realizzazione dei macchinari necessari e la ricerca di nuove tecnologie apprezzate anche all'estero. L'analisi del parco circolante evidenziava, negli anni '50, che lo sviluppo della rete delle strade statali era agli ultimi posti, per densità, in Europa e ben lontano dal soddisfare le necessità sociali in rapidissima crescita (...) sarebbe improprio ricondurre il boom economico e lo sviluppo della società italiana unicamente all'espansione della rete, ma ne ha rappresentato certamente un'importante concausa e non tanto per l'accorciamento delle distanze, ma per il supporto dato al turismo e all'apertura sociale e commerciale di certe aree che esso ha avuto”.

Per quanto riguarda invece il tentativo di ridurre, tramite la costruzione delle autostrade, il divario fra Nord e Sud, un problema ben presto rilevato fu la non proporzionalità delle quote di intervento statale nel piano autostradale. La legge n. 463, infatti, che aveva fissato la misura del contributo statale in un massimo del 40% indiscriminatamente per tutte le regioni sia del Nord che del Sud, fu vista come un errore di valutazione. Nel Mezzogiorno infatti questa percentuale di contributo non era sufficiente alla realizzazione delle autostrade: questo perché al calcolo dello Stato, condotto in modo “imparziale” su base teorica, faceva difetto la valutazione della concrete possibilità realizzative dell’iniziativa privata nel Sud.

La prima, più evidente difficoltà fu proprio quella di trovare società concessionarie disposte ad assumersi l’onere della costruzione e dell’esercizio delle autostrade. Questo perché i proventi dell’autostrada sarebbero stati differiti rispetto alle spese di costruzione. In teoria, infatti, i finanziamenti statali avrebbero dovuto sopperire alle prime necessità, ma in presenza di un necessario presupposto: che il traffico previsto una volta realizzate le autostrade avrebbe ammortizzato e remunerato il capitale impiegato. Tali presupposti tuttavia nel Sud mancavano, e qui si appunta la critica degli osservatori che già all’inizio degli anni ’60 avevano individuato in tali termini il problema:

“Mentre si pungola l’iniziativa privata ad intraprendere sempre maggiori investimenti produttivi di sua tradizionale competenza, è chiaro che la stessa iniziativa privata si guarderà bene dal concorrere alla realizzazione di opere pubbliche di dubbio reddito. E lo stesso discorso sulla improbabilità di ulteriori interventi nel campo stradale, oltre

quelli già effettuati laddove la redditività lo giustificava dal punto di vista industriale, va esteso anche agli enti pubblici locali che vedrebbero distolti gran parte dei mezzi finanziari loro necessari per altri compiti istituzionali, non meno importanti delle strade, con la certezza di non potere coprire per molti anni gli oneri finanziari e di esercizio ammessa pure la possibilità di reperire i capitali necessari; per cui lo Stato, a distanza più o meno di tempo, dovrà intervenire a sostituire la concessionaria”.

Per i motivi elencati, dunque, la previsione che vi sarebbero stati investimenti privati di circa il 60% (essendo i contributi statali del 40%), condotta sulla base di una scommessa sul traffico basata sulla proiezione del traffico già in atto - quasi inesistente nel Mezzogiorno – non risultò valida. Se invece l’intenzionalità fondante dello Stato, o in altri termini la volontà politica, si fosse basata realmente (non solo nei discorsi autocelebrativi) su presupposti diversi, quali l’idea di dar vita a “un’arteria di rapida comunicazione capace di abbreviare tempi di percorrenza, ridurre costi di trasporto, valorizzare risorse, avvicinare mercati, integrare economie e quindi promuovere iniziative e sviluppare nuovi traffici”, probabilmente le scelte di investimento sarebbero state diversificate tenendo conto delle differenti caratteristiche e del differente punto di partenza delle regioni italiane.

Il risultato complessivo della situazione fu che nel Sud, in mancanza di un entusiasmo iniziale e motivato da parte delle imprese private, si avviò una serie di iniziative indipendenti l’una dall’altra e difficilmente coordinabili fra di loro; anche la proposta di creare una “Finanziaria stradale”, con lo scopo di provvedere all’attuazione di un

programma organico col quale compensare gli squilibri tra i vari bilanci, alla quale avrebbero dovuto far capo le società concessionarie sia dei tratti di autostrada potenzialmente più redditizi, sia di quelli secondari, cadde nel vuoto.

A.II.4.10 -L'Autostrada del Sole

In seguito alla legge Romita, il 14 aprile 1956 venne stipulata la prima convenzione tra l'ANAS e la Società Autostrade, appositamente costituita dall'IRI, per la costruzione e l'esercizio dell'autostrada Milano-Roma-Napoli. La lunghezza totale prevista era di 755 km, il costo stimato 184,6 miliardi.

Il concetto informatore dell'Autostrada del Sole aveva un duplice fondamento. Da un lato si basava sulla conformazione fisica dell'Italia: l'A1 avrebbe dovuto infatti costituire una grande arteria longitudinale, una specie di spina dorsale per un paese geograficamente lungo e stretto come il nostro, con tante città importanti – Milano, Bologna, Firenze, Roma, Napoli - dislocate sull'asse Nord-Sud. A livello di funzioni, invece, il progetto emulava idealmente il modello complesso di una rete elettrica, a sua volta plurifunzionale: “Come in una rete di alimentazione di energia elettrica, occorre distinguere e non confondere le funzioni proprie delle linee ‘di trasporto’ da quelle delle linee ‘di distribuzione’: le prime aventi andamento piano-altimetrico il più possibile diretto e veloce, oltre a capacità di traffico elevata; le seconde, invece, essendo destinate a raccogliere e distribuire il traffico nell'interno del territorio compreso tra le grandi arterie di trasporto, devono allacciare a queste i singoli centri che ne sono discosti”.

Il fine primario dell'A1 era quello di realizzare un collegamento facile, economico ed efficiente fra Nord e Sud, nell'ottica di recuperare lo svantaggio economico delle regioni meridionali grazie alle nuove possibilità di comunicazione.

Mentre per quanto riguarda il piano tecnico dell'opera tutti i commentatori, senza esclusione, sottolineano la competenza dei progettatori, dei tecnici e delle maestranze, nonché l'effettualità e la rapidità delle realizzazioni, è riguardo al piano finanziario che vi sono voci contrastanti: è appunto a questo livello, infatti, che si poterono creare quegli squilibri di gestione rallentata o peggio clientelare" dell'opera che soprattutto al Sud, come accennato in precedenza ne, portarono a disguidi e successive critiche al piano di intervento. Il concorso finanziario per le opere prevedeva due agenti: da una parte lo Stato, che avrebbe contribuito in contanti per il 36% circa del totale; dall'altra la società Autostrade, che avrebbe emesso obbligazioni trentennali garantite da ipoteca sui lavori eseguiti, con le quali sarebbe stato coperto il resto della spesa. E' interessante notare che sta proprio qui – ovvero nel fatto che “la formula adottata attribuiva quindi, per la maggior parte, alla società concessionaria la funzione finanziaria che altrimenti avrebbe dovuto essere assolta dallo Stato” - il nocciolo di quel sistema di “intervento misto” del quale si è detto in precedenza, definito da Valerio Castronovo come “combinazione fra mano pubblica e mano privata”, che fece emergere i suoi limiti e le sue incongruenze latenti dopo diversi anni.

“Posto allo studio il piano tecnico-finanziario, fu deciso di dare immediato inizio ai lavori, affidando a un'altra società del gruppo IRI, l'Italstrade, che aveva già una più che trentennale esperienza nel settore stradale, l'incarico di eseguire la progettazione e

di predisporre gli appalti dei primi lotti. Nel contempo, l'IRI provvedeva direttamente alla raccolta sul mercato delle risorse finanziarie necessarie”.

L'IRI svolgeva a pieno titolo un ruolo imprenditoriale: la Società Autostrade infatti seguiva direttamente lo studio dei progetti preliminari, la provvista dei mezzi finanziari, l'acquisizione dei terreni, la gestione delle autostrade, e utilizzava imprese esterne dando loro in appalto la progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori.

Il 19 maggio 1956, nel cantiere aperto a San Donato Milanese, fu posta la prima pietra della costruzione dell'Autostrada del Sole. La solennità e la soddisfazione generale per quel momento memorabile si colgono vividamente leggendo le cronache dell'epoca. Ecco come il “Corriere della Sera” ricostruisce la giornata dell'apertura dei cantieri, che si svolse sotto l'egida dei massimi riconoscimenti pubblici, sia istituzionali, sia ecclesiastici, sia militari:

“L'atto di nascita dell'Autostrada del Sole ha avuto ieri nelle campagne di San Donato Milanese una consacrazione solenne. Quella che in meno di otto anni sarà l'arteria modernissima di grande e celere comunicazione fra Nord e Sud, attraverso l'Appennino, non era ieri, sul terreno, rappresentata soltanto dal cippo d'origine nel quale Giovanni Gronchi avrebbe murato la pergamena commemorativa, benedetta dall'arcivescovo e firmata da uno stuolo di alte personalità di Governo. A un allestimento tra scenografico e simbolico era affidato l'ufficio di rendere quasi tangibile in sintesi sul luogo della cerimonia la futura strada, o almeno l'idea di essa, la sua fisionomia, il percorso persino. Lungo un centinaio di metri di una doppia pista che davanti al cippo appariva prendere avvio in direzione del Mezzogiorno, non costruita, solo raffigurata con sabbia, bordi bianchi e spartitraffico erbosi, erano dislocati gran cartelli con le insegne di Bologna, Firenze, Roma, Napoli: le tappe, cioè, dei 738 chilometri che da Milano porteranno alla meta. Alto più di due metri, bianco, il cippo inaugurale con la sua iscrizione latina si erge all'altezza del chilometro 6,136 da Milano, fra la via Emilia e la ferrovia.

L'abitato più vicino è la cascina Bagnola, in comune di San Donato. Su una tribuna presso il cippo, in attesa del Capo dello Stato erano convenute le autorità con l'arcivescovo mons. Montini. Giovanni Gronchi è giunto col ministro dei Trasporti on. Angelini alle 17.20. Un reparto del 27° Artiglieria ha reso gli onori militari, mentre l'inno di Mameli squillava dagli ottoni della banda dei carabinieri".

Nel 1960 l'A1 divenne completamente percorribile da Milano a Firenze, e nello stesso anno venne approvato il Piano organico di nuove costruzioni autostradali, elaborato dall'IRI, che nel 1961 passò a essere legge a tutti gli effetti.

Il 1960 rappresentò una data particolarmente importante nella storia della costruzione dell'A1 e delle costruzioni autostradali in generale, perché, con l'entrata in esercizio del tratto Bologna-Firenze, fu portata a termine la parte più impegnativa dell'autostrada dal punto di vista realizzativo. Si trattava infatti di superare gli Appennini, il che significava la realizzazione di un tipo di infrastruttura completamente nuova per l'Europa, che poneva ai progettatori e ai realizzatori problemi costruttivi molto complessi, date le caratteristiche geografiche e geologiche dei terreni attraversati. Fu in questa fase che l'ingegno dei progettatori impegnati nelle operazioni partorì soluzioni tecniche di avanguardia che ottennero larghi riconoscimenti in Italia e all'estero. Bastano, del resto, alcuni dati sintetici del progetto originario per rendere conto dell'imponenza dell'impresa: la nascente

autostrada avrebbe contato 304 manufatti fra ponti e viadotti; 3795 opere d'arte minori; 63 gallerie per un totale di più di 11 km; 58 stazioni di accesso.

E' doveroso a questo punto ricordare la figura del professor Francesco Aimone Jelmoni, il primo progettatore dell'Autostrada del Sole, vero pioniere di questa grande opera.

Aimone Jelmoni era stato designato dalla SISI (la società costituita appositamente da

Fiat, Pirelli, Italcementi ed ENI per studiare la realizzazione dell'A1) per redigere un progetto di massima che fungesse da “base abbastanza sicura per dare all'idea una veste di sufficientemente attendibile concretezza”. Nella sua rievocazione di quei tempi eroici, Aimone si sofferma sullo scetticismo dimostrato da molti all'epoca del progetto:

“La soluzione da me proposta, e fermamente sostenuta, della doppia carreggiata, veniva definita, anche da autorevoli tecnici ministeriali, ‘faraonica’, ‘da megalomani’, addirittura ‘surreale’, sia perché avrebbe comportato una spesa eccessiva, assolutamente ‘irragionevole’, sia perché ‘avrebbe sottratto troppo spazio all'agricoltura’”.

Si potrebbe commentare che, come spesso succede, un'incredulità conservatrice alla quale invece fa seguito l'effettiva realizzazione di un'opera importante è la miglior controprova del progressismo, dell'ampiezza di vedute e della spinta al futuro dell'idea sostenuta. Il fatto che l'opinione pubblica nutrisse un certo scetticismo riguardo alle imprese autostradali appare con particolare evidenza se si osservano i giornali di quegli anni. Significativa, per esempio, è un'intervista a Romita del marzo 1956 in cui il ministro dei Lavori pubblici dichiarava che in maggio si sarebbe proceduto all'inizio dei lavori dell'A1. Il giornalista è abile a lasciar trasparire, fra le righe del commento alle parole di Romita, un tono ironico leggero ma molto percettibile, che sottintende appunto un forte dubbio sulla veridicità delle promesse del ministro:

“Possiamo considerare ormai imminente l'inizio delle prime fra le nuove costruzioni autostradali che assicureranno al nostro Paese comodi e rapidi collegamenti sia trasversali sia longitudinali, particolarmente destinati a soddisfare le esigenze dei traffici veloci e a lunga portata, ci ha detto

stamane in tono rassicurante e con aria giuliva il ministro dei Lavori pubblici, on. Romita, il quale ha aggiunto: ‘Se l’emanazione dei decreti interministeriali che dovranno approvare le concessioni, già definite amministrativamente, potrà seguire con la sollecitudine che ci auguriamo, e che certo non mancherà da parte nostra, entro il prossimo mese di maggio al più tardi si potrà procedere all’appalto dei primi lotti di lavori’”.

Il commentatore, dopo avere individuato una nota di prudenza nelle dichiarazioni di Romita, prosegue spiegando quali sarebbero a suo parere i motivi degli eventuali ritardi, dei quali dà per sottintesa una certa probabilità:

“La riserva della seconda proposizione, che sembra attenuare l’ottimismo della prima, va spiegata così: le concessioni sono siglate, ma il Tesoro le deve convalidare, il Consiglio di Stato dare il suo parere; d’altra parte al Consiglio superiore dei Lavori pubblici spetta di approvare i singoli progetti.

Sono due procedure, una di carattere amministrativo e una di carattere tecnico. Può darsi il caso, si pone per pura ipotesi, che non venga approvato nella misura proposta il contributo dello Stato a quella o questa concessione: di qui la necessità di un riesame, eventualmente di un nuovo conteggio. Un’altra causa di inciampo potrebbe essere il ricorso di una città i cui interessi si ritengano lesi dal fatto che l’autostrada passi, poniamo, a cinquanta chilometri dal suo centro anziché a cinque; l’accettazione del ricorso implica una modifica del progetto. In questo secondo caso la dilazione potrebbe essere più lunga”.

La realtà dei fatti doveva tuttavia smentire gli scettici: con perfetta puntualità, infatti, i lavori dell’Autostrada del Sole cominciarono proprio nel maggio 1956, come aveva assicurato Romita, in simultanea con la concessione dei primi appalti.

Nel 1962, anno del congiungimento fra Roma e Napoli, si stipulò una nuova convenzione tra Anas e Società Autostrade, con la quale venne concessa all’Autostrade

S.p.A. la costruzione e la gestione delle nuove autostrade, oltre che la gestione e l'ammodernamento di quelle già esistenti.

L'A1, ormai da tutti chiamata Autostrada del Sole, fu ufficialmente inaugurata con la completa percorribilità da Milano a Roma a Napoli il 4 ottobre 1964.

Una singolare tabella mostra l'andamento di costruzione, traffico, finanziamenti dell'A1 dal 1956 al 1961.

Uno studio di Mario Del Viscovo ha analizzato la vicenda dell'A1 in termini di costi-benefici economici.

L'autore individua come determinante al fine del vantaggio economico rappresentato dall'A1 il traffico delle merci, ossia degli autocarri. Si tratta di una lettura particolarmente interessante, perché evidenzia lo slancio che l'Autosole diede in specifico al commercio, cosa che non era stata messa a fuoco nelle debite proporzioni nemmeno dagli stessi ideatori del progetto. Come si è visto, infatti, la grandezza della realizzazione dell'A1 era percepita più che altro in termini di sviluppo generale, di crescita della nazione anche dal punto di vista delle nuove esigenze individuali, di una "modernizzazione" che avrebbe portato la nazione a modificare il proprio stile di vita, ad appianare squilibri e differenze, ad avere più dinamismo e vitalità.

Il dato di fatto, rilevato dopo quindici anni dall'apertura dell'A1, che gli introiti netti dell'impresa, nel periodo 1965-1980, ammontano a 8.410 miliardi di lire, dei quali 5.295 accreditabili al trasporto merci, portano a riconsiderare le previsioni iniziali sulla fisionomia e sulla funzione che avrebbe avuto il traffico autostradale sulla spina dorsale del sistema, appunto l'A1.

Secondo le previsioni iniziali il traffico merci avrebbe dovuto corrispondere a circa il 43% nel tratto Milano-Bologna, 30% nel tratto Bologna-Firenze, 42% nel tratto Capua-Napoli. Il totale dell'introito del traffico merci nel primo quindicennio di vita dell'Autostrada del Sole corrispondeva invece a circa il 60% del totale, molto superiore, quindi, alle aspettative. Del Visco fa risalire questo cambiamento a una sorta di processo di metabolizzazione da parte degli autotrasportatori:

“D'altro canto quella previsione non era frutto di una valutazione superficiale, tanto è vero che gli autotrasportatori, nel periodo iniziale, fino al 1962, furono assai lenti a rendersi conto dei vantaggi resi dall'autostrada, al punto che si dovettero sostanzialmente dimezzare le tariffe originarie per incentivare l'uso dell'autostrada da parte di questa categoria di utenti”.

Si tratta di un dato interessante perché mette in luce un aspetto di imprevedibilità e, quindi, in un certo senso, di vivezza del progetto dell'A1, che dopo essere stata realizzata ha modellato la sua

funzione in modo autonomo, discostandosi dalla predeterminazione e modificandosi sulla base delle esigenze reali del Paese, e anche delle titubanze e dell'assorbimento della novità a livello di abitudine degli utenti.

La tabella che segue riporta alcuni dati sommari sui benefici accumulati dall'A1 fino al 1980.

Valore monetario dei benefici accumulati dall'autostrada Milano-Napoli fino al 31.12.1980 (in miliardi di lire 1981)

Riduzione incidenti stradali (passeggeri + merci) 815

Risparmio di tempo passeggeri 2300

Riduzione consumi merci 341

Risparmio di tempo merci 4954

Totale 8410

Fonte: M. Del Visco, p. 20.

Cronologia della realizzazione dell'Autostrada del Sole 1956

14 aprile – stipulata la convenzione fra ANAS e Società Autostrade

per la costruzione e l'esercizio dell'A1 Milano-Roma-Napoli.

19 maggio – inaugurazione del cantiere di San Donato Milanese.

Vengono appaltati i primi lotti dell'opera. Cominciano i lavori di costruzione.

1957 Vengono appaltati i rimanenti lotti. Proseguono i lavori di costruzione.

1958 8 dicembre – apertura dei tratti Milano-Piacenza e Piacenza sud-Parma (102 km).

1959 16 febbraio - apertura del tratto Capua-Napoli (39,4 km). 15 giugno - apertura del

tratto Piacenza nord-Piacenza sud-Parma-Modena sud (69 km). 15 luglio - apertura del

tratto Modena sud-Bologna sud (24 km). 24 novembre - apertura del tratto Bologna sud-

Sasso Marconi (12 km). 24 novembre – inaugurazione dell'intera tratta Milano-Bologna sud (195 km).

1960 3 dicembre - apertura del tratto Sasso Marconi-Firenze (73 km).

Ora l'A1 è tutta percorribile da Milano a Firenze.

1961 Diventa legge il Piano organico di nuove costruzioni autostradali che,

elaborato dall'IRI, rielaborato e fatto proprio dal Ministero dei Lavori Pubblici,

era stato approvato dal Governo nel 1960. 1962 Apertura dei tratti Roma-Frosinone (67

km) e Frosinone-Capua (96 km). Ora Roma è collegata direttamente a Napoli.

1963 19 settembre - apertura del tratto Roma-Magliano Sabina (52 km). 24 dicembre - apertura del tratto Magliano Sabina-Orte (10 km). 30 dicembre - apertura del tratto Firenze nord-Firenze Certosa (16 km). 1964 29 aprile - apertura del tratto Firenze Certosa-Valdarno (40 km). 29 luglio - apertura del tratto Orte-Orvieto (40 km). 28 agosto - apertura del tratto Valdarno-Chiusi-Chianciano (74 km). 4 ottobre - apertura del tratto Orvieto-Chiusi (41 km). L'Autostrada del Sole è completata.

L'Italia in 600- Il tarlo roditore.

Il proposito dell'azienda (l'A.A.S.S. - Azienda Autonoma delle Strade Statali, sorta nel 1928) era quello di prendere in gestione alcune strade di grande comunicazione esistenti, di farne la manutenzione, crearne delle nuove. Alle Province ed ai Comuni dovevano rimanere affidate le strade d'interesse prevalentemente locale. (qui ricordiamo che all'ultima statistica, quella del 1910, si attribuiva alle strade nazionali uno sviluppo di km 8.303, quelle provinciali km 44.671. quelle comunali km 95.406. (fonte: Le Vie d'Italia, sett. 1928)

Nell' ideale ordinamento del 1928 c'era però un "tarlo roditore" ch'era rimasto in vita, e proveniva dalla legge sui lavori pubblici del 20 marzo 1865: l'art. 11 dichiarava "non potervi essere strada nazionale fra due città che fossero o divenissero collegate da una ferrovia". Ed infatti, a misura che era poi proseguita la costruzione della rete ferroviaria (e come abbiamo visto, quasi interamente privata), venivano cancellate dall'elenco stesso le strade (nazionali) congiungenti quelle città, che via via si andavano collegando con linee ferroviarie.

Cosicchè la rete stradale nazionale, invece di aumentare d'importanza, ne perdeva d'anno in anno, a forza di declassificazione dovute a quell'articolo di legge, che abbiamo chiamato il "tarlo roditore" della rete.

In questo stato di cose comparve l'automobile e si sviluppò l'automobilismo, invadendo le strade irradianti dalle grandi città industriali e colleganti i primi centri del Regno, cioè strade quasi esclusivamente provinciali e comunali. Province e Comuni si trovarono così messe a dura prova per "tenere" le proprie strade; alcuni (quelli più ricchi) si fecero onore a prezzo di gravissimi oneri per i propri bilanci, altresì diedero per vinti e lasciarono andare i servizi stradali alla deriva. Ovviamente il pubblico, specialmente l'automobilista, si domandava: Ma che cosa fa lo Stato? Perchè non provvede, perchè non interviene per far mettere in sesto almeno le strade che con la motorizzazione stanno ora diventando importanti?.

Ma lo Stato restava sordo, in quanto la competenza di provvedere a quelle strade non gli spettava per legge, ed in quanto la legge stessa nemmeno gli dava modo di sostituirsi d'ufficio alle Amministrazioni negligenti od impotenti. In poche parole toccava alle Province e Comuni; provvedessero Province e Comuni.

Con il senso delle nuove realtà, era una situazione insostenibile, denunciata e deprecata in congressi, in memoriali, in discorsi in Parlamento, in innumerevoli articoli di giornali e riviste. Quella che doveva andare a sensibilizzare una "coscienza stradale" fu presa per un assedio alle casse statali.

La volontà di Mussolini non fu sufficiente. E nemmeno la sua legge del 17 maggio 1928 che istituiva l'AASS. A questa lo Stato assegnava al servizio delle strade statali (dette di 1a Classe)

appositi fondi, destinati ad una Cassa speciale, sottraendo così le sorti delle strade stesse alle vicende del bilancio generale dello Stato. Codesti fondi erano: un contributo dello Stato (180 milioni di cui 70 rimborsati allo Stato dalle Province, secondo un piano da stabilirsi); il gettito intero della tassa di circolazione valutato in circa 130 milioni annui; una sovratassa del 40% alla tassa predetta, pari ad altri 52 milioni; numerosi altri cespiti, quali ammende, tasse sulla pubblicità lungo le strade, e altri contributi da definire. Un totale di 400 milioni. Lontani dalle grandiose dotazioni che i Paesi ricchi assegnavano alle loro strade. Inoltre tutte queste modeste dotazioni andranno solo all'ordinaria manutenzione delle strade, dette appunto "Statali".

Quanto alle poche nascenti autostrade nel Ventennio, abbiamo già visto come nacquero. E quelle del dopoguerra, con le varie pressioni capitalistiche, anche queste le abbiamo viste.

E se nella prima metà del Novecento la ferrovia agì da "tarlo" nella nascita di una efficiente rete stradale, nella seconda metà del Novecento, fu la rete "autostradale" che impedì l'efficienza della rete ferroviaria e delle stesse strade nazionali (ancora oggi se vi dovesse capitare di percorrere la Mestre-Venezia, munitevi prima di viveri di conforto. Spesso per fare i pochi chilometri occorrono perfino due ore. Se poi vi sono incidenti, può essere utile avere a bordo il sacco a pelo).

Nell'anno 2000.

L'Italia possiede 172.000 km di rete stradale, 6.487 di Autostrade, 19.423 km di Ferrovie.

La Francia 987.091 km di strade, 9632 km di Austostrade, 32.682 km di Ferrovie

La Germania 626.174 km di strade, 11.712 di Autostrade, 45.514 km di ferrovie (questi ultimi dati, fonte: adnkronos. "Il libro dei fatti", anno 2004) Francomputer

A.II.4.11 -Carte Esplicative

Mappe del processo di unificazione



Gli Stati Italiani nel 1859: in arancio il Regno di Sardegna, in giallo il Regno delle Due Sicilie, in rosso lo Stato Pontificio, in blu il Regno Lombardo-Veneto e in verde il Granducato di Toscana e i Ducati di Parma e Modena



Il Regno di Sardegna (in arancio) nel 1860 dopo l'annessione della Lombardia, del Granducato di Toscana, dei Ducati emiliani e della Romagna pontificia



Il Regno d'Italia nel 1861 dopo la spedizione dei mille



Il Regno d'Italia nel 1866 dopo la terza guerra d'indipendenza, comprendente Veneto, Friuli e parte della Venezia Giulia



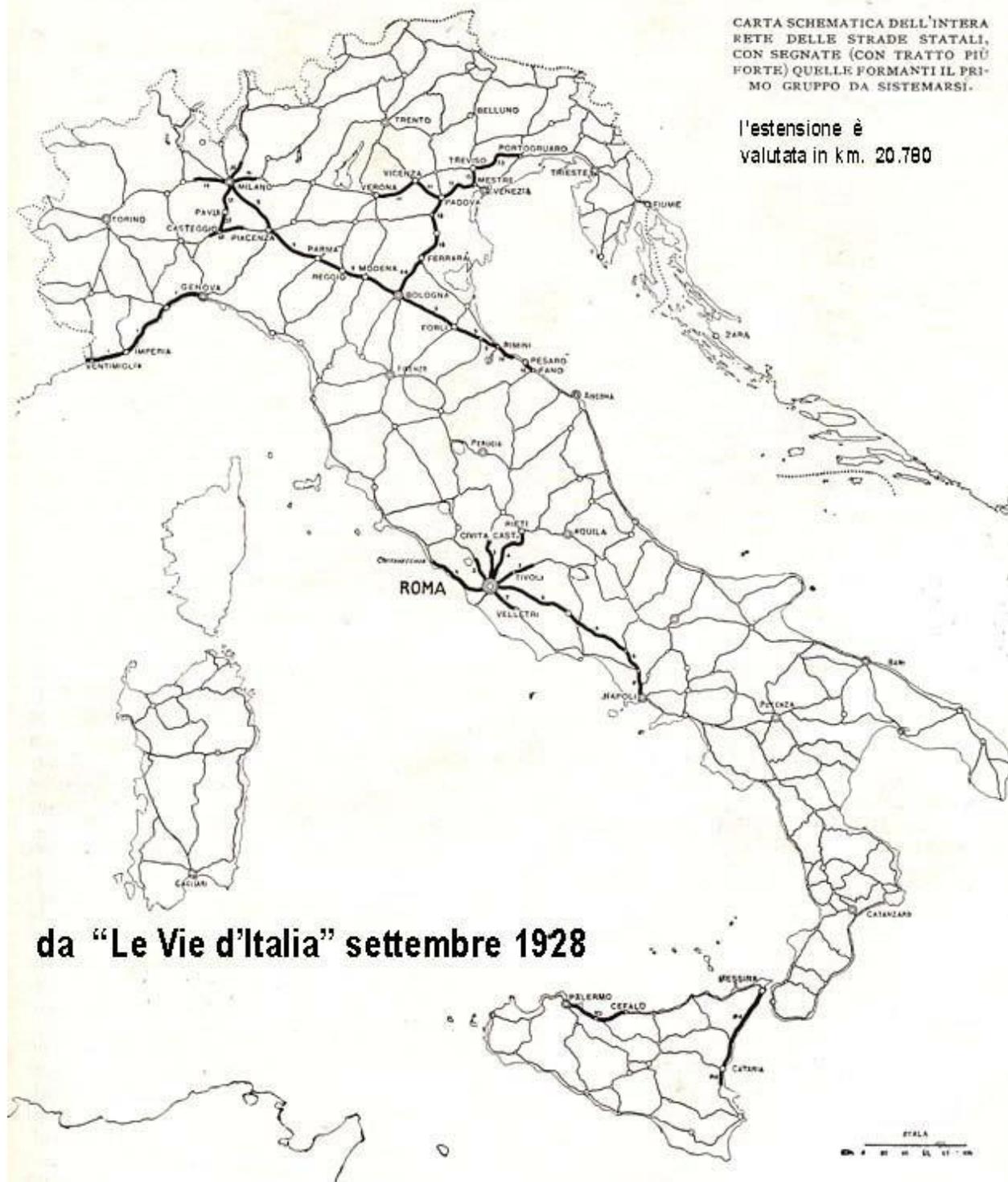
Il Regno d'Italia nel 1870 dopo la conquista di Roma



Il Regno d'Italia nel 1919 dopo la prima guerra mondiale, comprendente Trentino, Alto Adige ed Istria.

CARTA SCHEMATICA DELL'INTERA
RETE DELLE STRADE STATALI,
CON SEGNATE (CON TRATTO PIÙ
FORTE) QUELLE FORMANTI IL PRI-
MO GRUPPO DA SISTEMARSI.

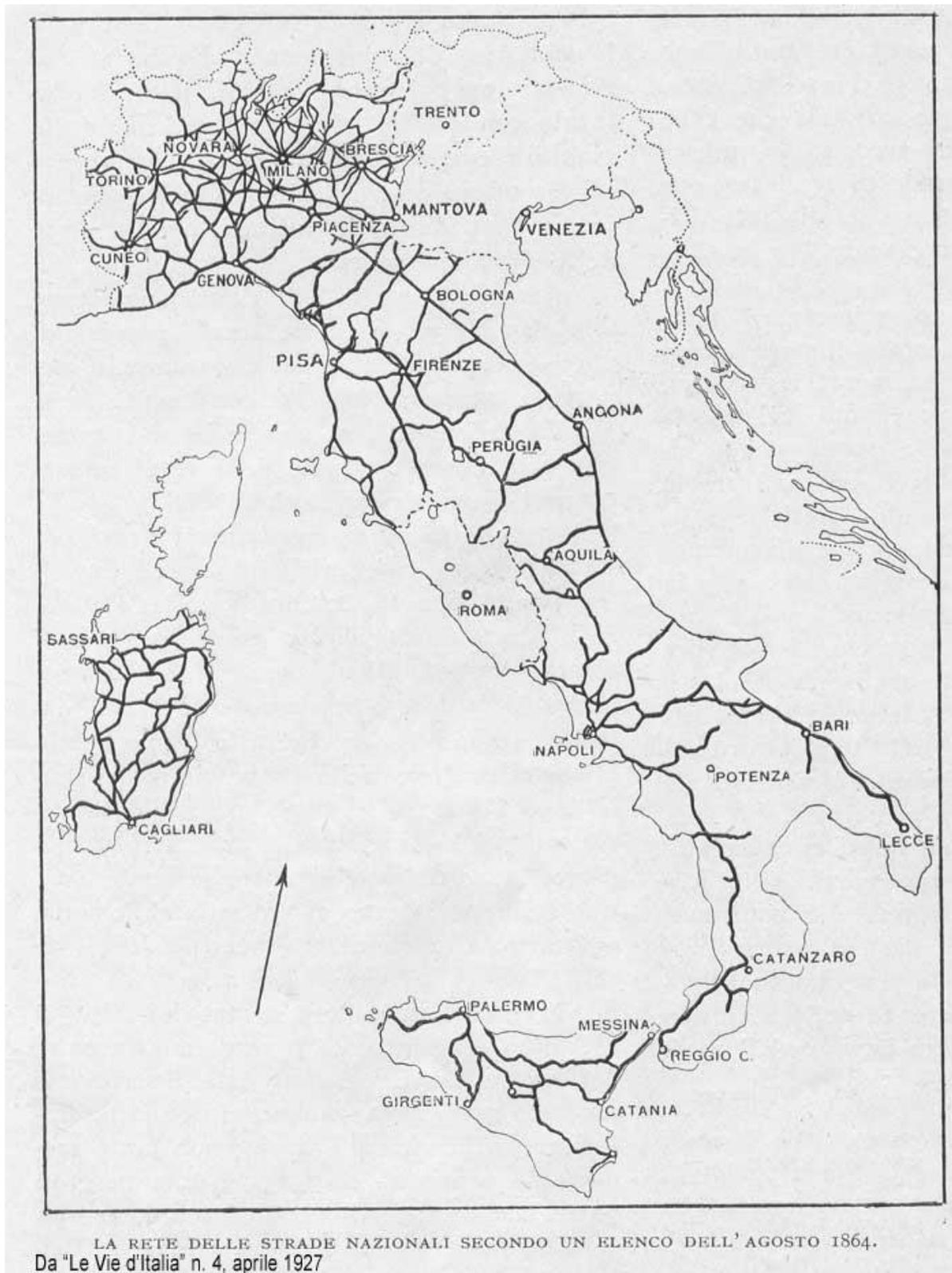
l'estensione è
valutata in km. 20.780



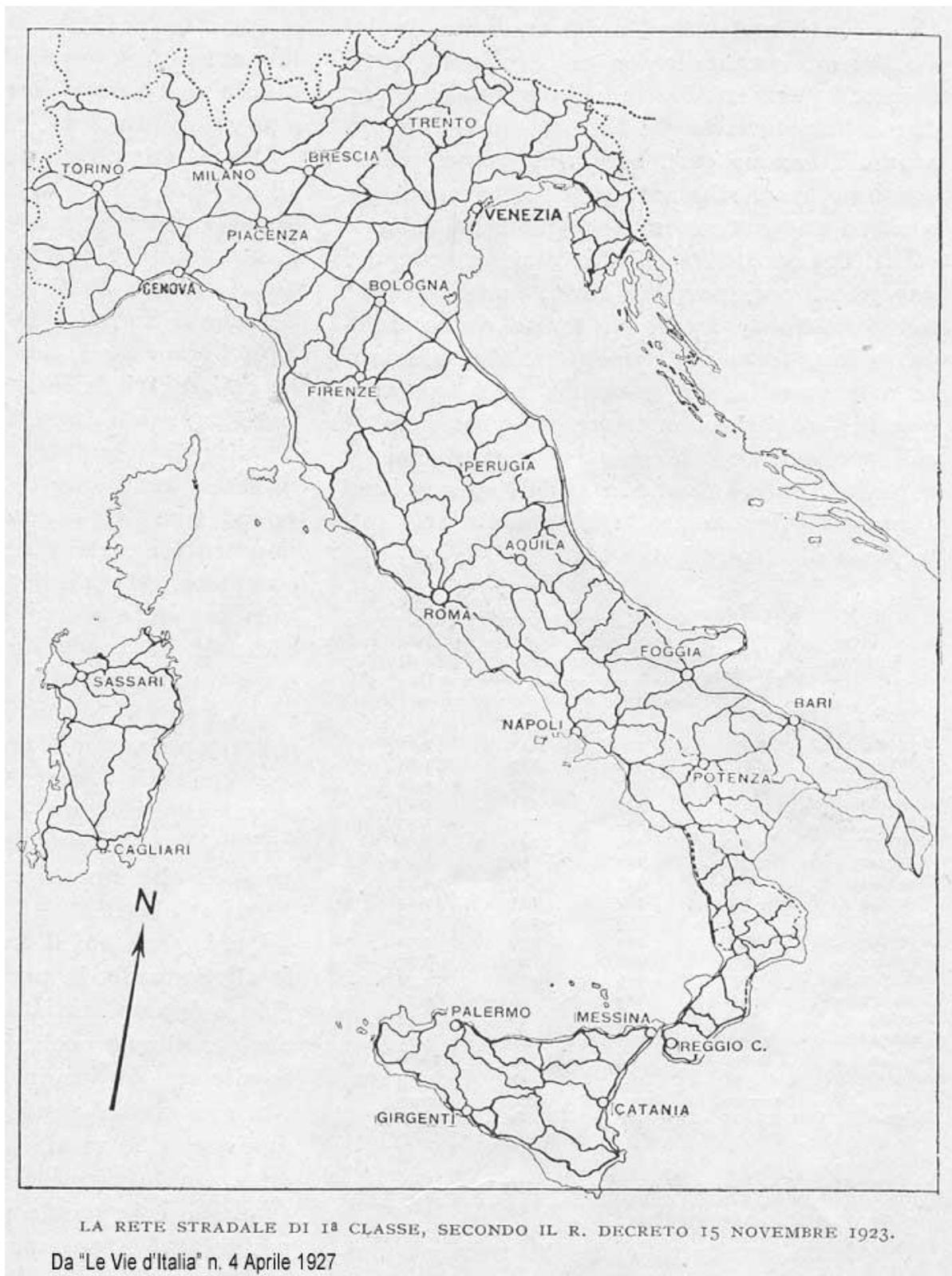
da "Le Vie d'Italia" settembre 1928

L' A.A.S.S. -1928

Carta schematica dell'intera rete delle strade statali con segnate, con tratto più forte, quelle formanti il primo gruppo da sistemarsi. L'estensione è valutata in km. 20.780.



La rete delle strade nazionali secondo un elenco dell'anno 1864.



1927. -La rete stradale di 1a classe,
 secondo il R. Decreto 15 novembre 1923



Le ferrovie italiane alla proclamazione del Regno d'Italia
(17 marzo 1861)⁶³

⁶³ http://it.wikipedia.org/wiki/Storia_delle_ferrovie_in_Italia



Le ferrovie italiane nel 1870.⁶⁴

⁶⁴ http://it.wikipedia.org/wiki/File:Italia_ferrovie_1870_09_20.png



Ferrovia Elettrica Pescara Penne 1929-1963⁶⁵

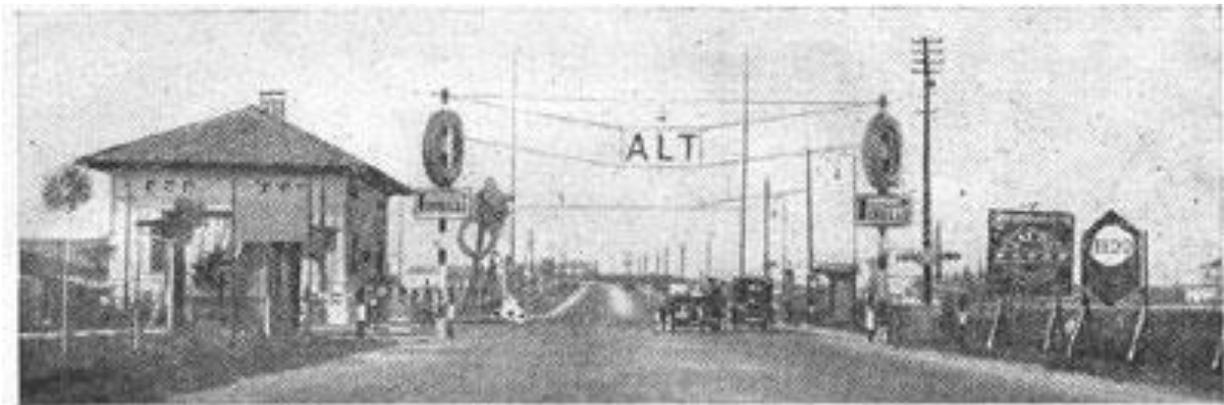


1939 - Elettromotrice tramviaria per il servizio urbano, in sosta sul binario d'incrocio e precedenza, davanti alla stazione centrale di Pescara.⁶⁶

⁶⁵ Foto ing. Renzo Marini



Fine anni '20 - Strada Statale Adriatica tra Pescara e Montesilvano.⁶⁷



Nel 1924 Fu inaugurato il primo tratto di autostrada d'Italia, la Milano-Laghi, che conduceva da Milano ai laghi lombardi di Como, di Varese e Maggiore.

⁶⁶ Collezione Plinio Meriggiola.

⁶⁷ Collezione Biblioteca Provinciale di Pescara

5.- Lo sviluppo dell'ordinamento italiano

La storia costituzionale italiana affonda le sue radici nell'ordinamento del regno di Sardegna. Al momento dell'unificazione, infatti, Vittorio Emanuele II estese al nuovo stato italiano la legge fondamentale del suo regno: lo Statuto Albertino. Ma andiamo per gradi.

Come abbiamo detto, i moti rivoluzionari spinsero il Re Carlo Alberto di Savoia a concedere una Costituzione di ispirazione liberale, capace di limitare l'autorità assoluta del sovrano. Lo Statuto fu un atto unilaterale, appartenente alla categoria delle costituzioni flessibili, ovvero modificabili attraverso semplici leggi ordinarie, sì da renderlo adattabile alle svariate evoluzioni socio-economiche succedutesi nel tempo. Quando Vittorio Emanuele II divenne Re D'Italia, lo Statuto, senza alcuna modifica, divenne la prima legge fondamentale del nuovo stato, di stampo monarchico-costituzionale, dove cioè lo stato era incentrato sulla figura del sovrano ed il Governo per poter emanare le leggi aveva bisogno della fiducia del Re. Durante il regno di Vittorio Emanuele II si affermò definitivamente lo stato parlamentare, in cui la Camera dei Deputati diventa l'organo centrale ed il Re non presiede più il Governo e l'attività del Governo è subordinata alla fiducia delle Camere ma indipendenti dal Re.

Appendice 1. del Cap. II. al paragrafo 5. -La costruzione politica dell'Italia unita⁶⁸

L'Italia unificata nel 1861 si presenta sulla scena europea come uno Stato politicamente giovane e socialmente arretrato, ultima delle maggiori potenze (del continente e prima di quelle di second'ordine). I problemi che si presentano all'indomani dell'unità sono molteplici. Sul piano della politica estera occorre definire le questioni del Veneto e di Roma, rispettivamente sotto il dominio austriaco e papale; sul piano della politica interna bisogna trasformare in uno «Stato» regioni diverse per abitudini amministrative, condizioni economiche, rapporti sociali. Occorre unificare i codici, i bilanci, le forze armate, creando un apparato burocratico e un'organizzazione militare omogenei; bisogna elaborare una linea di sviluppo economico partendo dalle diverse caratteristiche socio-economiche delle singole parti dello Stato; bisogna dare una solida direzione politica ad un Paese attraversato da forti tensioni sociali, dimostrando la capacità di tenuta agli occhi delle potenze straniere; ancora, occorre individuare la collocazione internazionale del Paese attraverso una nuova politica di alleanze.

Quest'opera complessa di costruzione della nazione viene perseguita con metodi spesso brutali, ma con coerenza nei due decenni di regno di Vittorio Emanuele. Il compromesso fra la monarchia e le forze liberali moderate, su cui è stata costruita l'ipotesi risorgimentale, si conferma all'indomani del 1861, e il carattere costituzionale del regno non viene messo in discussione. Poiché lo sviluppo politico è differente nelle

⁶⁸ Abbiamo ritenuto di riportare notizi, in questa intera appendice 1, sul tema della Costruzione politica dell'Italia Unita, interamente preso dal volume Gianni Oliva, i Savoia, Oscar Montadori Storia 1998, ISBN 88-04-46431-3, con riferimento in particolare al capitolo 11 pagina 400 – 408.

varie parti della penisola, le esigenze di allargamento della classe dirigente portano però ad un'alleanza «ibrida» fra i liberali del Nord e gli esponenti conservatori della grande proprietà agraria del Mezzogiorno, accomunati dall'interesse a difendere i rapporti sociali costituiti. L'Italia unita si sviluppa così secondo direttrici precise: in primo luogo, la centralizzazione del potere, con l'estensione a tutto lo Stato delle leggi e dei sistemi amministrativi piemontesi e la negazione delle specificità regionali; in secondo luogo, la chiusura nei confronti delle istanze di rinnovamento sostenute dalle forze democratiche, di cui si temono le ripercussioni in campo sociale; in terzo luogo, la durezza della repressione, di cui si ha prova prima nell'impiego dell'esercito contro il cosiddetto «brigantaggio meridionale», poi negli interventi contro le manifestazioni del nascente movimento operaio.

I risultati delle scelte compiute in quegli anni sono conosciuti: l'Italia completa il proprio Risorgimento acquisendo il Veneto nel 1866 e Roma nel 1870, grazie non alle imprese militari (infelici e deficitarie) ma ad un fortunato inserimento nei giochi diplomatici europei; lo Stato si consolida creando un sistema amministrativo omogeneo su tutto il territorio; il Paese ottiene la piena legittimazione internazionale. A fronte di tutto questo, ci sono però le contraddizioni di uno sviluppo squilibrato e di una profonda differenza economica e sociale fra il Nord e il Sud, che lo Stato unitario eredita dal passato ma che contribuisce a rendere ancora più evidenti. L'alleanza sociale e politica che governa il Paese premia le regioni più avanzate, penalizzando quelle meridionali, dove permangono rapporti e sistemi di lavoro semifeudali: la presenza all'interno della classe dirigente di una forte componente di ispirazione conservatrice, che accetta

l'unificazione e la monarchia sabauda solo in quanto garantiscono la difesa degli interessi costituiti, frena inoltre i processi di modernizzazione, facendo dell'Italia un Paese dove lo Stato si fa conoscere soprattutto attraverso «il prefetto, il carabiniere, l'agente delle tasse e l'esercito». 25

In questo processo il ruolo di Vittorio Emanuele si articola su piani diversi. Innanzitutto, la figura del sovrano È la rappresentazione dell'unità, il simbolo che penetra nell'immaginario collettivo come espressione della nazione. In un Paese dove l'identità nazionale è da costruire, Vittorio Emanuele II costituisce il solo riferimento comune immediatamente visibile: come è stato scritto, «Cavour, Mazzini e Garibaldi hanno fatto l'Italia, ma Vittorio Emanuele l'ha resa possibile».26

Il ruolo di garante, che la propaganda ufficiale si sforza di presentare «al di sopra delle parti», assicura al sovrano spazi considerevoli di manovra politica. Lo sviluppo del Risorgimento come lotta per l'indipendenza e per le libertà costituzionali impedisce al re di agire «contro» la volontà del Parlamento; ma la centralità del sovrano negli equilibri complessivi dello Stato impedisce a sua volta al Parlamento e al governo di agire «contro» il re. Il punto di incontro è una mediazione non sempre facile, sulla quale influiscono il carisma dei primi ministri, le spinte che giungono dal Paese, il carattere di Vittorio Emanuele. Gli interventi più significativi del re riguardano la politica estera, dove il suo prorompente attivismo si avvale dei poteri statutari (l'art. 5 stabilisce che «il re comanda tutte le forze armate di terra e di mare, dichiara la guerra, fa i trattati di pace, di alleanza, di commercio»). Dopo i progetti sfumati nel 1861-62 di mandare Garibaldi a guidare una spedizione per la sollevazione della Grecia e della Dalmazia, la

crisi internazionale del 1866 offre al re l'occasione per l'intervento più emblematico: l'alleanza tra l'Italia e la Prussia per combattere l'Austria è firmata da Vittorio Emanuele contro il parere della maggioranza parlamentare e nonostante i numerosi tentativi di dissuaderlo. Il conte Oldofredi riferisce che «il re è ubriaco di sicurezza, di entusiasmo e di testardaggine. Si è tentato da qualche parte di fargli comprendere che non si gioca il Paese ai dadi: ma egli risponde come se il consiglio venisse da cretini».27

I risultati militari della campagna, con la sconfitta della flotta a Lissa e dell'esercito a Custoza, confermano la fondatezza delle preoccupazioni parlamentari, anche se le vittorie prussiane ribaltano l'esito e permettono all'Italia di acquisire il Veneto. Lo smacco del 1866 ridimensiona per qualche anno la politica personale di Vittorio Emanuele, che nel 1870, quando scoppia la guerra franco-prussiana, deve rinunciare all'intervento accanto a Napoleone III per la ferma opposizione del governo Lanza-Sella. Il sovrano riprende in quel periodo la politica dinastica in Europa, riuscendo a portare il secondogenito maschio Amedeo d'Aosta sul trono di Spagna,28 dopo che la figlia Maria Pia è già da qualche anno la regina di Portogallo,29 ma a metà degli anni Settanta egli riafferma le sue prerogative in politica estera. Nel 1876, quando i risultati elettorali bocchiano la Destra storica, che ha ormai esaurito il proprio ciclo, e premiano la Sinistra di Agostino Depretis, il re preme per un'alleanza con la Germania di Bismarck e per una nuova guerra italo-prussiana contro l'Austria, che garantisca all'Italia le terre «irredente» di Trento e Trieste. Le trattative vengono avviate all'insaputa dello stesso presidente del Consiglio e, pur non approdando a nessun risultato immediato, aprono

una questione di estrema delicatezza che sarà risolta solo dalla morte improvvisa del re, nel dicembre 1878.

Accanto al protagonismo negli accordi internazionali, il ruolo di Vittorio Emanuele II si esplica nella politica interna per la spontanea aggregazione attorno alla sua figura degli elementi più moderati. Il processo si sviluppa in modo naturale, al di là degli stessi interventi del re. La storia delle monarchie costituzionali è dovunque caratterizzata dal confronto tra un potere regio, geloso delle proprie prerogative, e le forze progressiste che cercano di spostare gli equilibri a favore del Parlamento. Nell'Italia del secondo Ottocento il modello inglese del «re che regna ma non governa» è ancora lontano, ma l'ideale proposto da Francesco De Sanctis di «una monarchia parlamentare e democratica» è un obiettivo verso il quale lo Stato sta muovendosi. Nel quadro di questo confronto istituzionale, la monarchia diventa l'ovvio riferimento delle forze più moderate, che nella conservazione delle prerogative regie vedono una difesa contro la creazione di equilibri politici troppo avanzati. La grande proprietà terriera del Mezzogiorno, i circoli militari, gli esponenti dell'aristocrazia, gli ambienti dell'industria pesante legati alla produzione bellica trovano così nella corte il proprio ambito di aggregazione, garanzia politica contro le rivendicazioni della sinistra democratica prima e del movimento operaio poi. Di fatto, il re viene ad assumere un ruolo di freno all'evoluzione degli equilibri interni e finisce con l'interferire nel confronto politico.

In diciassette anni di regno nazionale, Vittorio Emanuele conferma nel suo modo di agire i tratti rivelati nel decennio risorgimentale. Secondo la testimonianza di una delle sue ex amanti, diventata moglie del ministro Rattazzi, «Vittorio Emanuele era un

soldato e un gentiluomo, il che non significa che fosse un uomo galante. Nella sua semplicità era sensibile all'adulazione purché non fosse troppo scoperta. Era abile, intelligente, acuto sotto sembiante di una natura buona e onesta. Dietro modi bruschi e militareschi, possedeva più scaltrezza di quanto avreste immaginato. Benché sostenesse il contrario, era avido di popolarità; aveva scarsa cultura, ma l'intuizione gli aveva insegnato molto di più di quanto avrebbe mai appreso a scuola».

Con l'avanzare dell'età, si inaspriscono alcuni tratti caratteriali: l'insofferenza per il cerimoniale lo porta ad atteggiamenti bizzarri, come la frequente abitudine di non toccare cibo durante i banchetti ufficiali e di limitarsi a tenere le mani sull'elsa della spada con lo sguardo accigliato, tra l'imbarazzo dei commensali. Non sopporta l'abitudine del baciamento da parte dei notabili meridionali e in un'occasione esclama forte: «j'aurai envie de leur franquer un coup de pied au cu» (avrei voglia di dar loro un calcio nel fondoschiena),³¹ a Foggia, nel 1863, si irrita perché la folla ha staccato i cavalli dalla carrozza per avere il privilegio di trainarla a braccia e si impunta per entrare in città a piedi, seppure al buio e sotto il temporale; due anni dopo, ad Ancona, rifiuta di ricevere le delegazioni locali e rinvia l'appuntamento al giorno successivo, lasciando però la città all'alba per proseguire il viaggio verso Bologna senza incontrare nessuno. Il mestiere di re lo lusinga, ma nel con tempo gli pesa, soprattutto quando deve svolgerlo a Roma. La caccia e la frequentazione di compagnie estranee all'alta società continuano ad essere i suoi passatempi preferiti: secondo il suo amico Michelangelo Castelli, Vittorio Emanuele ha trascorso un terzo della sua esistenza andando a caccia di cinghiali nella tenuta toscana di San Rossore, di orsi sul Gran Sasso, di stambecchi e

camosci sul Gran Paradiso, di uccelli di tutte le specie in ogni regione d'Italia. Oltre ai numerosi castelli con parchi e tenute, ereditati dalle dinastie deposte, egli ha fatto costruire numerosi casini di caccia e possiede un gran numero di cani delle varie razze. In questo, il re d'Italia non è diverso dal re di Sardegna e, ancor prima, dal principe ereditario.

Verso i ministri e il Parlamento alterna accondiscendenza e irritazione: secondo sir James Hudson, «la graduatoria dei suoi sentimenti verso i principali capi politici è la seguente: teme Cavour, rispetta Ricasoli, ama Rattazzi, disprezza Farini, odia Minghetti».32 Nelle conversazioni con i diplomatici e i giornalisti stranieri, tende a sopravvalutare il suo ruolo personale: nel 1865 dice all'ambasciatore prussiano che il governo Lamarmora allora in carica deve la sua forza al fatto di dipendere più dal sovrano che dal Parlamento; nel 1875 parla di una facile soluzione del problema d'Oriente, candidandosi al comando di una spedizione che in pochi mesi potrebbe cacciare il sultano trasferendolo in qualche regione dell' Asia centrale e spartire i territori balcanici tra le potenze europee; nel 1878 dichiara al «Times» che grazie al suo intervento per aumentare le spese militari, d'ora innanzi l'Italia sarà non solo rispettata ma temuta.

In realtà, Vittorio Emanuele II ha un potere minore di quello che immagina o finge di avere: «Di solito, egli era troppo poco informato perché la sua opinione potesse prevalere su quella degli esperti. È vero che cercava spesso di imporsi e che in varie occasioni riuscì effettivamente a scalzare l'autorità dei suoi presidenti del Consiglio, ma è vero anche che, di solito, quando si trovava di fronte ad una ferma opposizione, aveva

il buon senso di non ostinarsi nella difesa del suo punto di vista. Indubbiamente gli piaceva di far credere di essere lui a comandare: l'esperienza gli aveva però fatto comprendere i vantaggi della monarchia costituzionale»)3 In questo senso del realismo sta il suo merito storico fondamentale, al di là degli errori commessi in politica estera, dei limiti dimostrati nel comando militare o delle millanterie private: e a questo senso del realismo il Risorgimento deve una parte non indifferente dei suoi esiti fortunati. Vittorio Emanuele II muore improvvisamente a Roma a cinquantasette anni, alle 14,30 del 9 gennaio 1878. Negli ultimi giorni di dicembre ha voluto trascorrere una notte all'addiaccio, nell'umidità del lago della sua tenuta romana, per restare alla posta: delicato di polmoni, per i quali ha già rischiato di soccombere dieci anni prima, si ammala subito dopo e il 4 gennaio è colto da forti brividi di febbre. Nonostante il prodigarsi dei medici, il decorso della malattia è rapido e cinque giorni più tardi il re muore. La notizia della sua scomparsa si abbatte sull'Italia come un fulmine a ciel sereno. Il cordoglio che si diffonde nel Paese, tra gli strati medi e alti come in quelli inferiori, e l'enorme partecipazione popolare al lutto sono sinceri e sostanzialmente spontanei, e danno la misura del suo ruolo: «Vittorio Emanuele II era davvero popolare, quale nessun Savoia re d'Italia sarà più in seguito. Lo era per il coraggio personale, l'indole affabile e comunicativa, non disgiunta dal senso della dignità regale, i comportamenti gioviali, irruenti, spavaldi, una schietta, istintiva adesione a modi di essere pragmatici, ispirati al comune buon senso e lontani dalle sottigliezze della politica. Ma lo era pure per il bilancio di tutto rispetto che aveva alle spalle: quasi

ventinove anni di regno, l'Italia unificata, lo Statuto conservato, cinque guerre combattute, un sistema politico e istituzionale ormai avviato, nel bene e nel male»,³⁴

Il giovane principe, che esordisce ereditando gli effetti della sconfitta di Novara e incontrando Radetzky nella cascina di Vignale, ha percorso in trent'anni uno straordinario cammino politico, che ha tutti gli ingredienti necessari per trasformarsi in leggenda: già mitizzato in vita come «re galantuomo», subito dopo la morte Vittorio Emanuele perde i contorni della sua esperienza concreta ed entra nei luoghi della memoria collettiva italiana, simbolo dello Stato costituito, dell'unità interna ancora da realizzare, e, insieme, pilastro della concezione dinastica dell'unificazione. Appena conclusa la storia politica del re, subito inizia quella del suo mito, celebrato nelle agiografie, nelle intitolazioni di strade e di piazze, nella costruzione di monumenti, nei sussidiari delle scuole elementari, nell'iconografia, nei discorsi ufficiali: in questa saldatura tra il re vivente e la sua memoria c'è la dimostrazione inequivocabile di quale sia stato il suo ruolo nella storia della nazione.

1861 - 1871: 10 anni dimenticati dai libri di storia.

Ovvero la pulizia etnica voluta dai Savoia e i lager sabaudi. Torno a parlare della questione meridionale e dei guasti che il Sud della penisola ha subito a causa di quell'unità d'Italia, che unità non fu - e non è - ma si trattò di una vera "annessione".

Nel 1815, quando i Borboni rientrarono a Napoli, la popolazione del Reame era di 5.100.000 abitanti. Nel 1835 era cresciuta di 1.000.000 de nel 1846 toccò gli 8.500.000 abitanti, che diventarono 9.117.050 nel 1856 (ultimo censimento disponibile).

I Borboni - a dispetto dell'immobilismo spagnolo - costruirono strade, formarono un esercito, svilupparono l'industria e il commercio, potenziarono la pesca e svilupparono il turismo. Prosperarono ricchezza e cultura e il Reame divenne uno degli Stati più ricchi al mondo.

La ferrovia fece la sua apparizione nel 1839, con la tratta Napoli - Portici, poi estesa fino a Castellammare. Seguirono la Napoli - Capua, la Napoli - Nola estesa in seguito dapprima fino a Sarno e poi fino a Sansevero.

Nel 1837 arriva il gas e il telegrafo nel 1852. Col benessere aumentarono i consumi e si svilupparono nuove aziende, si migliorarono le strade, le scuole, si debellò la delinquenza, si riformò la scuola rendendola obbligatoria affinché tutti sapessero leggere e scrivere. Le scuole religiose furono parificate alla pubblica e si visse un rinascimento culturale: architetti, ingegneri, pittori, scultori trovarono nel Reame ampio spazio. Si costruirono teatri (il San Carlo in soli 270 giorni!) e si svilupparono attività connesse alla cultura. Nascono così l'Officina dei Papiri, l'Orto Botanico, il Museo di Archeologia, l'Osservatorio di Astronomia, la Biblioteca Nazionale e l'Osservatorio Sismologico del Vesuvio.

Anche lo sviluppo industriale ebbe una crescita senza limiti, raggiungendo primati che hanno del miracoloso. Pensate il settore metalmeccanico impiegava 1.600.000 persone e il resto della penisola 1.100.000. nascono opere di alta ingegneria come i primi ponti di ferro, sul Calore e sul Garigliano.

Ampio sviluppo si ha nella cantieristica navale tanto che la flotta mercantile del Reame era seconda solo a quella inglese e quella militare era terza al mondo, dopo l'inglese e la francese. Si deve al Reame il Primo Codice Marittimo Internazionale.

Il Reame era un immenso polo industriale! Anche il settore tessile trovò ampio sviluppo e a Pietrarsa nasce il più grande opificio della Penisola, con 8.000 addetti. E si deve al Reame l'istituzione della Pensione di fine rapporto, trattenendo il 2 per cento dello stipendio mensile. La disoccupazione era prossima allo zero, infatti oltre al 1.600.000 addetti all'industria v'erano 3.500.000 addetti all'agricoltura, 1.000.000 alle attività marittime e circa 300.000 a quello che oggi è chiamato terziario. Ogni paese del Reame aveva la sua banca e si deve alla Banca delle Due Sicilie l'invenzione degli assegni. Sempre nel Reame nascono le prime Agenzie Viaggi che sviluppano un turismo di massa facendo conoscere al mondo intero Pompei ed Ercolano. In seguito i resti greci in Sicilia con la Valle dei Templi.

Le paludi furono bonificate, nascono Accademie Militari come la Nunziatella, Accademie Culturali, Scuole di Arti e Mestieri e i Monti di Pegno. Le Università sono piene e licenziano - oltre a ingegneri e architetti - professori illuminati e medici. E proprio grazie ai medici - erano 9.000 in tutto il Reame - i Borboni sommano un altro traguardo la più bassa mortalità infantile del mondo e la migliore gestione sanitaria sul territorio.

I conti dello Stato erano in salute e non vi era deficit pubblico e alla Borsa di Parigi - la più grande al mondo a quei tempi - e alla Borsa di Londra, i Buoni del Tesoro del

Reame erano quotati a 120, ovvero lo Stato delle Due Sicilie era considerato tra i più affidabili al mondo.

Tralascio altri primati del Reame - chi è interessato può leggere i miei post o scrivermi privatamente - dico solo che tutto questo non lo troverete nei libri di storia.

Sappiamo poi cosa è successo !

E siamo nel 1861, il 13 di febbraio. Cade Gaeta, ultimo baluardo borbonico. Dopo 3 mesi di resistenza e 160.000 bombe, Gaeta cede e il Generale Cialdini entra in città con un ordine ben preciso di Cavour: distruggere Gaeta rea di avere rallentato i suoi progetti. Cavour sapeva bene che lo Stato Sabauda era alla bancarotta e aveva bisogno delle ricchezze del Reame, come sapeva bene che la sifilide lo stava uccidendo ed egli, prima di morire, voleva vedere "l'unità d'Italia"! Ovvero appropriarsi delle casse borboniche e dare vita al suo progetto di ingegneria finanziaria che culminerà con la nascita del Banco di Sardegna che diventerà poi Bankitalia. Nasce il 13 febbraio 1861 quella che oggi viene chiamata "questione meridionale".

Il Reame viene saccheggiato per salvare il Piemonte e il tutto sotto l'occhio vigile degli Inglesi e della Massoneria che avevano deciso di distruggere il Regno delle Due Sicilie perché rappresentava un pericolo alla supremazia navale di Londra! Con la fine del Reame moriva anche un ideale unico quello di uno stato libero da ingerenze straniere! Comincia ora una vergogna che umilia la nostra dignità di cittadini! Da Londra, per ordine del Gran Maestro Venerabile della Massoneria Inglese, il Piemonte riceve l'ordine di iniziare una "pulizia etnica" verso il Meridione. In agosto i giornali danno ampia eco alla battaglia di Castelfidardo, che fu meno di una

scaramuccia. Tacciono invece sulle stragi di innocenti che vengono commesse in nome dell'unità. Vengono trucidati giovani, preti, vecchi. Vengono violentate donne, sgozzati bambini e processi sommari fanno lavorare a pieno regime i plotoni di esecuzione.

Dal 1861 al 1871 furono massacrati 1.000.000 di cittadini su 9.117.050! Oltre il 10 per cento della popolazione! È come se oggi venissero massacrati 6.000.000 di italiani.

Ma nessuno sapeva e nessuno doveva sapere!

Qualche giornale straniero pubblicò la notizia e le cifre sono terribili! Dal settembre 1860 al settembre successivo vi furono:

1. 8.968 fucilati; 2. 10.804 feriti; 3. 6.112 prigionieri; 4. 64 preti, 22 frati, 62 giovani e 63 donne uccise; 5. 13.529 arrestati; 6. 1.000 case distrutte;
7. 6 paesi incendiati; 8. 12 chiese saccheggiate; 9. 1.428 comuni depredati.

Dati sicuramente sottostimati ma erano i dati, diciamo così, ufficiali.

Nasce in quel periodo il Movimento per la Resistenza cui seguirà il Movimento Rivoluzionario Antipiemontese, che poi verrà indicato col nome di Brigantaggio.

Dal 1861 al 1862 i Comandanti Sabaudi emanarono bandi che avrebbero fatto impallidire i comandanti nazisti. Oggi sarebbero bollati come criminali di guerra!

Il Generale Salaroli - che definiva i contadini grande canaglia dell'ultimo ceto - così scriveva a Vittorio Emanuele: "I contadini devono essere tutti fucilati, senza far saper niente alle autorità . Imprigionarli non è conveniente perché una volta in galera, lo Stato deve provvedere al loro sostentamento".

Il più feroce era proprio il Generale Cialdini che, dopo aver distrutto Gaeta, telegrafò al Governatore del Molise: : "Faccia pubblicare un bando che fucilo tutti i paesani che piglio armati e do quartiere solo alla truppa".

Il Generale Fanti, in un bando, sanciva la competenza dei tribunali militari straordinari anche per cause civili. E il Generale Pinelli estese la pena di morte ".. a coloro che con parole od atti insultassero lo stemma dei Savoia, il ritratto del re o la bandiera nazionale". Il generale Della Rocca, altro campione di democrazia impartì l'ordine che "non si perdesse tempo a far prigionieri, dato che i governatori avevano fatto imprigionare troppi contadini".

Il Colonnello Pietro Fumel si vantò di avere mandato alla fucilazione " briganti e non briganti" e sottoponeva a torture e sevizie i civili prigionieri.

I Piemontesi in 10 anni distrussero il Meridione. Dopo averlo invaso senza motivo alcuno e senza una dichiarazione di guerra (si comportarono come Saddam Hussein con il Kuwait), lo saccheggiarono portando a Torino oro e denaro, massacrando senza pietà.

Il 14 febbraio Francesco II lascia Gaeta e disse al Comandante Vincenzo Crisculo - uno dei pochi restatogli fedele: "Vincenzino, i napoletani non hanno voluto giudicarmi a ragion veduta; io però ho la coscienza di avere fatto sempre il mio dovere. Il Nord non lascerà ai meridionali neppure gli occhi per piangere".

Mai parole furono così vere!

In 10 anni i Piemontesi si portarono via tutto quello che c'era da portare via. Oltre a saccheggiare città. Paesi e chiese, smontarono i macchinari delle fabbriche per rimontarli al nord. Si appropriarono di quadri, sculture, gioielli arrivando al punto di

saccheggiare anche le case dei contadini portando via le vere nuziali di quei poveracci!

Fu un'azione che definire criminale è poco.

Alienarono i beni della chiesa e quelli demaniali incassando circa 1.200.000.000 di lire dell'epoca. Le fabbriche smantellate causarono disoccupazione e gli operai raggiunsero le montagne per diventare partigiani e combattere l'aggressore.

La feroce repressione ha inizio quando il Generale Ferdinando Pinelli, affrontato dai contadini ascolani nei pressi del fiume Tronto, fu colpito da una sassata. Incazzato come una stufa, emanò un bando che così diceva: "Ufficiali e soldati! La vostra marcia tra le rive del Tronto e quelle della Castellana è degna di encomio. S.E. il Ministro della Guerra se ne rallegra con voi. Selve, torrenti, balze nevose, rocce scoscese non valsero a trattenere il vostro slancio; il nemico, mirando le vostre penne sulle più alte vette dei monti ove si riteneva sicuro, le scambiò per quelle dell' aquila Savoiarda, che porta sulle ali il genio d'Italia: le vide, impallidì e si diede alla fuga. Ufficiali e soldati! Voi molto operaste, ma nulla è fatto quando qualche cosa rimane da fare. Un branco di quella progenie di ladroni ancora si annida tra i monti, correte a snidarli e siate inesorabili come il destino. Contro nemici tali la pietà è un delitto. Vili e gnoflessi, quando vi vedono in numero, proditoriamente vi assalgono alle spalle, quando vi credono deboli, e massacrano i feriti. Indifferenti a ogni principio politico, avidi solo di preda e di rapina, or sono i prezzolati scherani del vicario, non di Cristo, ma di Satana, pronti a vendere ad altri il loro pugnale. Quando l'oro carpito alla stupida crudeltà non basterà più a sbramare le loro voglie, noi li annienteremo; schiatteremo il vampiro, che con le sozze labbra succhia da secoli il sangue della madre nostra,

purificheremo col ferro e col fuoco le regioni infestate dall' immonda sua bava, e da quelle ceneri sorgerà rigogliosa e forte la libertà anche per la provincia ascolana".

È giunto il momento che i Savoia, i Cavour, i Bixio, i Garibaldi, i La Marmora e i Generali come Pinelli o Cialdini vengano processati e giudicati da un tribunale morale. Ma credo che sarà il tempo - galantuomo - che ristabilirà la verità.

Il Conte di Saint-Jorioz Alessandro Bianco, piemontese, anch'egli sterminatore di innocenti, nelle sue memorie scrive: "...Il Piemonte si è avvalso di esuli ambiziosi, inetti, servili, incuranti delle sorti del proprio paese e preoccupati soltanto di rendersi graditi, con i loro atti di acquiescente servilismo a chi, da Torino, decide ora sulle sorti delle province napoletane. E accanto a questi uomini, adulatori e faziosi, il Piemonte ha posto negli uffici di maggiore responsabilità gli elementi peggiori del paese: figli dei più efferati borbonici, per fama spioni pagati dalla polizia, sono ora giudici di mandamento o Giudici circondariali, sotto prefetti o delegati di polizia; negli uffici sono ora soggetti diffamati e ovunque personale eterogeneo e marcio che ha il solo merito di essersi affrettato ad accettare il programma Italia e Vittorio Emanuele ed una sola qualità :quella di saper servire chi detiene il potere".

Nel terribile decennio che stiamo trattando si assiste anche allo sfaldamento delle famiglie del sud. Motivo è il servizio di leva.

Una legge di Ferdinando II, del 1834, esentava dal servizio militare i giovani sposati, i figli unici, i figli orfani di padre o di madre o di entrambi i genitori, i figli il cui stipendio era necessario per sostenere la famiglia, i seminaristi e chi si occupava, come

diacono, della chiesa. E se una famiglia aveva due o più figli, ne dava solo uno all'esercito.

I Piemontesi cambiarono la legge: tutti i figli maschi dovevano prestare servizio di leva! Non solo il servizio veniva prestato al nord dove i giovani del sud venivano istruiti e mandati poi a sparare contro i fratelli nel sud!

Quella piemontese era una crudeltà gratuita che portò molti giovani a darsi alla macchia ed ingrossare così quei gruppi partigiani che sfoceranno nel brigantaggio.

Recita un proverbio dimmi con chi vai e ti dirò chi sei. Ora state attenti, quello che segue è un articolo apparso sul "Globe", un quotidiano inglese, nel 1849, giornale vicino a Lord Palmestron, Ministro Britannico molto ascoltato da Sua Maestà la Regina Vittoria.

Scrivendo il Globe: "...E' da ritenere che gli accadimenti dell'anno scorso non siano stati che la prima scena di un dramma fecondo di risultati più vasti e più pacifici. L'edificio innalzato dal Congresso di Vienna era così arbitrario e artificioso che ciascun uomo di stato liberale vedeva chiaramente che non avrebbe sopportato il primo urto dell'Europa. L'intero sistema stabilito dal Congresso di Vienna stava dissolvendosi e Lord Palmerston ha agito saggiamente allorché ha rifiutato il proprio concorso a opporre una diga all'onda dilagante. Il piano che egli ha concepito è quello di una nuova configurazione dell'Europa attraverso la costituzione di un forte regno tedesco che possa costituire un muro di separazione fra Francia e Russia, la creazione di un regno polacco-magiaro destinato a completare l'opera contro il gigante del nord, infine un reame d'Italia superiore guidato dalla casa Savoia."!

Era chiaro che l'Inghilterra stava ridisegnando l'Europa (lo ha sempre fatto anche in seguito! Chi ha ridisegnato i confini del medioriente? Sempre loro!) e lo faceva secondo la Profezia Comenius espressa in Lux in tenebris.

COMENIUS: chi è interessato può leggere la nota del Professor Talenti alla fine del post.

E torniamo a noi! Secondo la Profezia "Lux in tenebris" si doveva avere una Europa fatta di chiese nazionali, con scopi filantropici e che fossero tutte sullo stesso piano, disconoscendo di fatto il Papa che di fatto non aveva motivo d'essere.

Questo progetto però cozzava con gli Asburgo cattolici, con la Russia anch'essa cattolica e col Reame.

Quest'ultimo infatti fu il primo stato che aveva saputo integrare il dogma cattolico con il verbo del Vangelo; tradotto in pratica da leggi che non disdegnavano le novità della rivoluzione francese o quelle comuniste del Campanella e di Marx.

E come s'è visto, nella Penisola italiana era il Piemonte preposto a tale funzione. D'altra parte i Savoia - legati mani e piedi alle consorterie massoniche inglesi - poco avevano da obiettare.

E Londra mandò Lord Gladstone a Napoli e Lord Mintho nei vari stati italiani a preparare il terreno, ovvero quella che doveva essere una rivoluzione geo-politica.

Rivoluzione che doveva essere guidata - ideologicamente - da Giuseppe Mazzini, capo della Carboneria Italiana, il cui scopo finale, secondo il suo fondatore genovese Antonio Maghella, era "...quello di Voltaire e della rivoluzione francese: il completo annientamento del cattolicesimo ed infine del cristianesimo".

La pianificazione del progetto che riguardava il Piemonte ebbe buon fine, con enormi vantaggi per i Savoia!

Il bottino finanziario sabauda fu enorme e parte servì per pagare i mercenari che si unirono a Garibaldi e i suoi mille. Che mille non erano ma erano molti di più.

Scrivono Vittorio Gleijeses storico e profondo conoscitore degli intrecci sabauda-inglesi: "... il tesoro del Regno delle Due Sicilie rinsanguò le finanze del nuovo stato, mentre l'unificazione gravò sensibilmente la situazione dell'Italia meridionale, in quanto il Piemonte e la Toscana erano indebitate sino ai capelli ed il regno sardo era in pieno fallimento. L'ex Regno delle Due Sicilie, quindi, sanò il passivo di centinaia di milioni di lire del debito pubblico della nuova Italia e, per tutta ricompensa, il meridione, oppresso dal severissimo sistema fiscale savoiardo, fu declassato quasi a livello di colonia. Con l'unificazione, a Napoli, aumentarono le imposte e le tasse, mentre i piemontesi videro ridotti i loro imponibili e col denaro rubato al Sud poterono incrementare le loro industrie ed il loro commercio " .

Ferdinando Ritter ha scritto che: "... il Regno delle Due Sicilie contribuì alla formazione dell' erario nazionale, dopo l'unificazione d'Italia, nella misura di ben 443 milioni di lire in oro, mentre il Piemonte, la Liguria e la Sardegna ne corrisposero 27, la Lombardia 8,1, il Veneto 12,7, il Ducato di Modena 0,4, Parma e Piacenza 1,2, la Romagna, le Marche e l'Umbria 55,3; la Toscana 84,2; Roma 35,3...".

Edoardo Spagnuolo, nel n° 5 dei quaderni di Nazione Napoletana, così commenta la fine del sogno vissuto dalle popolazioni meridionali dopo l'annessione piemontese:

" I grandi progetti ferroviari del Governo Borbonico avevano dunque un fine preciso. Le

strade ferrate dovevano divenire un supporto fondamentale per l'economia meridionale ed essere di servizio allo sviluppo industriale che il Mezzogiorno d'Italia andava mirabilmente realizzando in quei tempi.

Il governo unitario, dopo aver distrutto le fabbriche del Sud a proprio vantaggio, realizzò un sistema ferroviario obsoleto che, assieme alle vie marittime, servì non per trasportare merci per le manifatture e gli opifici del meridione ma per caricare masse di diseredati verso le grigie e nebbiose contrade del Nord o delle Americhe".

Abbiamo visto all'inizio alcune cifre che ci hanno detto come i Savoia non avessero nessun rispetto per le popolazioni del Reame. Ripartiamo da lì.

Quel milione di morti ci dice che vi fu una vera e propria persecuzione contro il popolo meridionale e ciò avvenne grazie alla cosiddetta Legge Pica, voluta dal Governo Minghetti e promulgata nell'agosto 1863.

Questo il testo della Legge: Legge Pica: Art.1: Fino al 31 dicembre nelle province infestate dal brigantaggio, e che tali saranno dichiarate con decreto reale, i componenti comitiva, o banda armata composta almeno di tre persone, la quale vada scorrendo le pubbliche strade o le campagne per commettere crimini o delitti, ed i loro complici, saranno giudicati dai tribunali militari; Art.2: I colpevoli del reato di brigantaggio, i quali armata mano oppongono resistenza alla forza pubblica, saranno puniti con la fucilazione; Art.3: Sarà accordata a coloro che si sono già costituiti, o si costituiranno volontariamente nel termine di un mese dalla pubblicazione della presente legge, la diminuzione da uno a tre gradi di pena; Art.4: Il Governo avrà inoltre facoltà di assegnare, per un tempo non maggiore di un anno, un domicilio coatto agli oziosi, ai

vagabondi, alle persone sospette, secondo la designazione del Codice Penale, nonché ai manutengoli e camorristi; Art.5: In aumento dell'articolo 95 del bilancio approvato per 1863 è aperto al Ministero dell'Interno il credito di un milione di lire per sopperire alle spese di repressione del brigantaggio. (Fonte: Atti parlamentari. Camera dei Deputati).

Come ben si evince, si trattava di una vera e propria persecuzione che favorì il crescere del fenomeno del brigantaggio.

Lo storico Lemkin che per primo ha dato una definizione di genocidio affermava che "... genocidio non significa necessariamente la distruzione immediata di una nazione...esso intende designare un piano coordinato di differenti azioni miranti a distruggere i fondamenti essenziali della vita dei gruppi nazionali. Obiettivi di un piano siffatto sarebbero la disintegrazione delle istituzioni politiche e sociali, della cultura, della lingua, dei sentimenti nazionali, della religione e della vita economica dei gruppi nazionali e la distruzione della sicurezza personale, della libertà, della salute, della dignità e persino delle vite degli individui...non a causa delle loro qualità individuali, ma in quanto membri del gruppo nazionale".

Bisogna dire anche delle carceri dove furono rinchiusi i vinti meridionali. Il primo impatto parla di 1.700 ufficiali e 24.000 soldati fino alla fine del 1860. C'è da dire poi - ne abbiamo già parlato - che divenne obbligatoria la leva militare anche se - ad onor del vero - la prima chiamata fu volontaria e si presentarono solo un 20 mila a fronte degli 80.000 sperati. E anche questi 20.000 furono ospitati al nord.

Ma proprio in quella chiamata volontaria stava il subdolo inganno! Infatti i restanti 60.000 furono considerati disertori e furono arrestati. Solo chi si unì ai briganti si salvò

dall'arresto. Tornando ai prigionieri, essi furono internati in carceri del nord e il Generale La Marmora, in un editto, ordinò che nessuno venisse liberato senza il consenso dell'esercito.

I Savoia istituirono dei veri campi di concentramento e lì furono ammassati i prigionieri.

Vediamoli allora questi campi:

1. Fenestrelle, 2. S.Maurizio Canavese, 3. Alessandria, 4. nel forte di S. Benigno in Genova, 5. Milano, 6. Bergamo, 7. Forte di Priamar presso Savona, 8. Parma, 9. Modena, 10. Bologna, 11. Ascoli Piceno.

C'è da dire che nei dieci anni di funzionamento dei lager molti prigionieri morirono di fame e sete. La fortezza più tristemente famosa era quella di Fenestrelle di Sestriere, già usata da Napoleone. Qui vennero internati gli ufficiali e sottufficiali che non tradirono i Borboni e quei civili che si rifiutarono di prestare servizio di leva. Non vi sto a dire come era organizzata Fenestrelle perché è argomento che tratterò in un altro post. Dico solo che era il lager più temuto!

Il 22 agosto 1861 vi fu un tentativo di rivolta che però fallì e come risultato i prigionieri si ritrovarono le palle ai piedi del peso di 16 chili!

Mal nutriti, picchiati, con le finestre senza imposte ma solo provviste di grate, il freddo uccideva quelli che erano larve umane. Anche i carcerieri avevano libertà di azione e potevano uccidere per qualsiasi motivo. Un prigioniero che inveì contro i Savoia fu ucciso a colpi di baionetta.

Altro sopruso ai prigionieri venivano confiscati tutti i beni familiari per cui le mogli e i figli si trovavano sulla strada e la loro casa svenduta ai sodali della Real Casa Sabauda.

Ancora oggi, entrando a Fenestrelle, su un muro è ancora visibile l'iscrizione: "Ognuno vale non in quanto è ma in quanto produce".

In seguito furono istituiti altri campi. Ecco dove:

1.Gorgonia, 2.Capraia, 3.Giglio, 4.all'Elba, 5.Ponza, 6.inSardegna, 7. Nella Maremma.

Importante: tutte le atrocità che si susseguirono per anni sono documentate negli Atti Parlamentari, nelle relazioni delle Commissioni d'Inchiesta sul Brigantaggio, nei vari carteggi parlamentari dell'epoca e negli Archivi di Stato dei capoluoghi dove si svolsero i fatti. Se avete dei dubbi andate a controllare perché sono pubblici! Naturalmente i libri di storia tacciono. Quella che segue è la risposta che La Marmora dà a Cavour circa i prigionieri detenuti in Lombardia, di fatto confermando l'esistenza di campi in Lombardia! "...non ti devo lasciar ignorare che i prigionieri napoletani dimostrano un pessimo spirito. Su 1600 che si trovano a Milano non arriveranno a 100 quelli che acconsentono a prendere servizio. Sono tutti coperti di rogna e di verminia...e quel che è più dimostrano avversione a prendere da noi servizio. Jeri a taluni che con arroganza pretendevano aver il diritto di andare a casa perché non volevano prestare un nuovo giuramento, avendo giurato fedeltà a Francesco Secondo, gli rinfacciai altamente che per il loro Re erano scappati, e ora per la Patria comune, e per il Re eletto si rifiutavano a servire, che erano un branco di carogne...che avessimo trovato modo di metterli alla ragione".

Ancora un documento tratto da Civiltà Cattolica:

"Per vincere la resistenza dei prigionieri di guerra, già trasportati in Piemonte e Lombardia, si ebbe ricorso ad un espediente crudele e disumano, che fa fremere. Quei

meschinelli, appena coperti da cenci di tela, rifiniti di fame perché tenuti a mezza razione con cattivo pane ed acqua ed una sozza broda, furono fatti scortare nelle gelide casematte di Fenestrelle e d'altri luoghi posti nei più aspri luoghi delle Alpi. Uomini nati e cresciuti in clima sì caldo e dolce, come quello delle Due Sicilie, eccoli gittati, peggio che non si fa coi negri schiavi, a spasimare di fame e di stento per le ghiacciaie".

APPENDICE 1

L'ITALIA PRE UNITARIA E I MOTI

1. -Gli stati dell'Italia pre-unitaria

Vogliamo ora brevemente presentare la situazione degli Stati in cui era suddivisa la nostra penisola nel periodo che ha preceduto l'Unità d'Italia. Abbiamo ampiamente parlato del Regno di Sardegna che comprendeva Sardegna, Piemonte e alcuni territori a confine con la Francia. Tuttavia, a seguito di varie annessioni, il Regno di Sardegna s'ingrandì sempre di più fino a raggiungere l'ampiezza territoriale dell'intera penisola. Per quello che ci interessa la nostra attenzione si focalizza maggiormente sugli accadimenti dal Congresso di Vienna (1815) all'Unità d'Italia (1859), con una panoramica sulla evoluzione degli stati esistenti al tempo.

Regno Lombardo-Veneto. Nei secoli, la Lombardia era stata divisa fra lo Stato di Milano e la Repubblica di Venezia, la Valtellina appartenente ai Grigioni, mentre il Veneto comprendeva anche il Friuli ed era interamente compreso nei territori della

Repubblica di Venezia. Da notare che Milano e le Venezie non erano mai state unite sotto un unico governo sin dalla caduta del Regno Longobardo, salvo che nel 1500 quando Venezia per poco non conquistò anche Milano dopo Bergamo e Brescia.

Il Regno Lombardo-Veneto, costituito per volontà del Congresso di Vienna del 1815, come dipendente dall'Impero Austriaco e concepito dal cancelliere Klemens von Metternich al tempo della Restaurazione all'indomani della caduta dell'impero napoleonico. Non esisteva alcun termine per definire unitariamente i due territori. Si preferì quindi richiamare sia la Lombardia che il Veneto nel titolo, con l'intento di stimolare un senso di avvicinamento che rendesse possibile un futuro unitario tra le popolazioni lombarde e quelle venete. Inoltre l'unificazione trovava anche origine dal cosiddetto Regno d'Italia del 1805, primo embrione ed idea di uno stato con questo nome, costituito dall'Imperatore Napoleone Bonaparte e posto sotto il controllo delle forze armate francesi. Napoleone Bonaparte nel 1805, si fece incoronare anche sovrano della nascente Repubblica Italiana e nominò Eugenio di Beauharnais (1781-1824) viceré del neo Regno d'Italia. Eugenio figlio di primo letto di Giuseppina era un fedelissimo, non aveva obiettivi politici propri ed era dunque la soluzione ottimale. Il vicere fissò la propria residenza principale nella Villa Reale di Monza, che volle circondata dal più grande Parco recintato d'Europa. Il vicere fondò il 16 gennaio 1808 presso il Palazzo del Monte di Pietà di Milano, la Borsa Valori e si distinse per la sua guida delle truppe francesi in Italia. Dopo che il Regno d'Italia fu disciolto si ritirò a vita privata a Monaco ove morì a soli 24 anni, si dice per un colpo apoplettico.

Nei fatti con la Sovrana Patente dell'Impero Asburgico del 7 aprile 1815 nasce il nuovo regno, denominato Regno del Lombardo-Veneto. Il nuovo Stato comprendeva tutti i dipartimenti delle province lombarde e venete del cessato Regno d'Italia con l'esclusione di Novara, tornata al Piemonte, e dell'Alto Adige, riacquisito dall'Austria ma inglobato nel Tirolo. Aveva una estensione di 47 mila kmq e circa 6 milioni di abitanti. La patente del 7 aprile, considerata l'atto costitutivo del nuovo stato e ne tracciava l'organizzazione. Il regno si divideva in due territori governativi, separati dal fiume

Mincio. Lombardia e Veneto divennero così le due parti di una nuova entità statale bicefala, in quanto all'interno non mancavano le differenti note amministrative tra la radicata società veneta di stampo repubblicano e la patriziale Milano di stampo monarchico. Il territorio alla destra del fiume era denominato Governo Milanese, quello alla sinistra Governo Veneto. Ogni Governo si divideva in province, ciascuna provincia in distretti e i distretti a loro volta in comuni. La direzione generale degli affari di ogni governo era affidata a un governatore coadiuvato da un collegio governativo. Il vertice dell'amministrazione, era un Viceré che era il rappresentante dell'Imperatore. Gli organi locali del regno avrebbero esercitato il loro ufficio con la dovuta dipendenza dai dicasteri di Vienna. Il Regno fu affidato a Francesco I d'Asburgo-Lorena, Imperatore d'Austria e Re del Lombardo-Veneto. Il Re governò attraverso un Viceré, con residenza a Milano e un secondo a Venezia, che almeno all'inizio fu il fratello dell'Imperatore, l'Arciduca Ranieri. Lombardia e Veneto, separate dal Mincio, ebbero ciascuna un governo proprio, un *Consiglio di Governo*, affidato a un Governatore, distinti organismi amministrativi : le *Congregazioni Centrali*.

La seconda guerra d'indipendenza italiana (26 aprile 1859-12 luglio 1859) vide confrontarsi l'esercito franco-piemontese con quello dell'Impero austriaco. La sua conclusione permise il congiungimento della Lombardia al Regno di Sardegna e pose le basi per la costituzione del Regno d'Italia. Il Lombardo-Veneto fu così amputato di quasi tutta la Lombardia, eccetto la provincia di Mantova, e cessò del tutto di esistere nel 1866 con l'annessione del Veneto, della provincia di Mantova e del Friuli al neonato Regno d'Italia.

Ducato di Parma e Piacenza. Il Ducato nacque nel 1545 e durò oltre tre secoli, passando dai Farnese ai Borbone nel 1731. La dominazione borbonica fu intervallata da due periodi di reggenza asburgica e dall'annessione al Primo Impero Francese, durata

dal 1808 al 1814. Nel 1859 i territori ducali furono incorporati alle province d'Emilia e in seguito annessi al Regno di Sardegna tramite il referendum del 15 marzo 1860.

Ducato di Modena e Reggio . Il Ducato ebbe lunga durata, dal 1452 al 1859, fu sotto il dominio della famiglia degli Este e poi degli Asburgo-Este. Allo Stato, nel suo periodo di maggior espansione, fu annesso anche, nel 1829, il Ducato di Massa e Carrara. Il suo territorio, assieme al Ducato di Parma e al Granducato di Toscana, divenne parte delle Province dell'Italia centrale, con l'annessione al Regno di Sardegna dal 1860.

Il Granducato di Toscana ebbe fin dalla fondazione la forma e i confini dell'attuale Toscana, a parte il ducato di Lucca che fu annesso al Granducato solo nel 1847. Per presentare un minimo di storia ricordiamo che nel 1531-32 a Firenze, Alessandro de' Medici prende possesso della città e costituisce il Ducato di Toscana riformando integralmente le antiche istituzioni repubblicane e comunali. Alessandro è ucciso nel 1537 da Lorenzo de' Medici, detto Lorenzaccio, e il governo è assunto da Cosimo de' Medici, discendente da un ramo cadetto, figlio di Giovanni dalle Bande Nere e di Maria Salviati, una nipote di Lorenzo il Magnifico. Con la bolla emessa da papa Pio V, il 27 agosto 1569, Cosimo ottiene il titolo di Granduca di Toscana.

Il nuovo granduca dà inizio a una politica espansionistica, conquista e annette la Repubblica di Siena. L'annessione è ratificata da Filippo II di Spagna nel quadro del trattato di Londra del 1557, pur conservando una autonomia di governo e amministrativa, con proprie istituzioni. La dinastia de'

Medici reggerà le sorti del Granducato fino alla morte di Gian Gastone, avvenuta nel 1737, quando la Toscana, priva di un erede legittimo, sarà concessa a Francesco III Stefano, duca di Lorena, consorte di Maria Teresa, arciduchessa d'Austria, in base ad accordi già stipulati tra le dinastie europee nel 1735. Alla morte di Francesco III nel 1765 il titolo di Granduca di Toscana passa nelle mani del suo secondogenito, Pietro Leopoldo di Lorena (1765-1790), sotto il quale il Granducato conosce la fase più innovativa, per via di una solida politica agraria, che si accompagna alle riforme del commercio, dell'amministrazione pubblica e della giustizia. Il principale provvedimento legislativo voluto da Pietro Leopoldo di Lorena fu *l'abolizione della pena di morte*, avvenuta il 30 novembre 1786. Il Granducato di Toscana fu il primo stato al mondo dove fu abolita la pena capitale. Il suo secondogenito Ferdinando III di Lorena, Granduca dal 1790 al 1824, gli succede al momento degli eventi legati al periodo napoleonico. Dal 1824 il successore Leopoldo II di Lorena crea un tipo di governo moderato e propulsore di sagge riforme, incoraggia molti esuli politici a rifugiarsi in Toscana. La Toscana è da molti chiamata il "Paese di Bengodi". Nel 1848 Leopoldo concede la libertà di stampa, istituisce la Guardia Civica e concede uno Statuto. Sarà tuttavia costretto, dagli Austriaci, ad abdicare in favore del figlio Ferdinando. Questo erede non salirà mai sul trono granducale. Le pressioni dei Savoia infatti portarono alla nascita di un Governo Provvisorio Toscano, che resse il potere fino al 1860, quando il plebiscito del 15 marzo 1860 sancì l'annessione al Regno di Sardegna e dall'anno successivo Regno d'Italia.

Repubblica di San Marino. E' un piccolo Stato indipendente al tempo all'interno dei confini dello Stato Pontificio e successivamente dopo l'annessione delle Marche e dell'Emilia al neonato Regno d'Italia all'interno dello stesso. La Repubblica di San Marino comprende l'alta valle dell'Ausa, la parte sinistra dell'alta valle del Marano e quasi tutta la valle del Rio San Marino, tributario del Marecchia su un territorio di soli 61,5 km² per 32.000 abitanti. Lo stato è compreso tra l'Emilia-Romagna (provincia di

Rimini), a nord, a ovest, a est e a sud-est, e le Marche (provincia di Pesaro e Urbino), a sud-ovest. La capitale è Città di San Marino. La lingua ufficiale è l'italiano. Tra la popolazione è diffuso anche il dialetto romagnolo. Gli abitanti sono chiamati sammarinesi e lo Stato è suddiviso in nove amministrazioni locali chiamate castelli. Tali amministrazioni sono strutturate sulla fattispecie delle municipalità italiane e vengono rette da giunte di Castello.

Stato Pontificio. Si tratta di uno Stato oggi abbastanza piccolo ma che in passato ebbe notevole estensione, essendo formato dai territori sui quali la Santa Sede esercitò il proprio potere temporale dal 752 al 1870. Dopo il Congresso di Vienna del 1815 era articolato in Legazioni (Bologna, Romagna, Ferrara, Urbino e Pesaro, Fano, Montefeltro, Camerino, Iesi e Avignone in Francia) rette da un Cardinale delegato, Territori (Patrimonio di S.Pietro (Viterbese) , campagna romana (provincia romana) , Sabina, Orvieto, Perugia) retti da un governatore, Paesi titolati (Ducati di Spoleto, Castro, Benevento, Ancona e Macerata, Marca di Fermo) e Governatorati (Città di Castello, Pontecorvo). Lo Stato Pontificio terminò la propria esistenza nel 1870, a seguito dell'annessione dei suoi ultimi lembi di territorio, Roma e parte dell'odierna regione Lazio ^[3], al neocostituito Regno d'Italia.

Regno delle Due Sicilie fu il nome che il re Ferdinando I di Borbone dette al suo regno, allorché, nel 1816, dopo il Congresso di Vienna, soppresse il Regno di Napoli e il

Regno di Sicilia e la relativa costituzione che li teneva separati, unendoli in un'unica entità statale.

Il Regno comprendeva le attuali regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia e Sicilia, più parti del Lazio meridionale (Cassino, Gaeta, Sora), e il Cicolano e i territori della valle del Velino, attualmente nella provincia di Rieti. La città di Benevento, oggi in Campania, era al contrario un'*enclave* pontificia. Le due principali suddivisioni erano fra la parte continentale del Regno (*Reali Dominii al di qua del Faro*) e la Sicilia (*Reali Dominii al di là del Faro*), con riferimento al Faro di Messina.

Il Regno era suddiviso in 22 province, di cui 15 dell'ex Regno di Napoli e 7 dell'ex Regno di Sicilia, a loro volta suddivise in distretti. Molise ed Abruzzi andavano dalla XII alla XV provincia.

- XII Contado di Molise (capoluogo: Campobasso)
- XIII Abruzzo Citeriore (capoluogo: Chieti)
- XIV Abruzzo Ulteriore Primo (capoluogo: Teramo)
- XV Abruzzo Ulteriore Secondo (capoluogo: Aquila)

L'Abruzzo Ulteriore (capitale Teramo) era l'ultimo avamposto del Regno di Napoli. Il fiume Tronto che separa l'Abruzzo dalle Marche, segnava il confine tra Regno e Papato, Papato cui appartenevano le Marche. All'interno vi era la strada che dalle Marche, precisamente da Ascoli Piceno conduceva in Abruzzo precisamente a Teramo. A metà di questa strada di circa 35 Km sorge tuttora la Fortezza di Civitella, ultimo baluardo borbonico prima del confine. Attorno al 1850 arrivati a Teramo dall'Ascolano e superata la Fortezza si proseguiva verso il nuovo Osservatorio di Colleurania e da lì si prendeva l'impervia strada per Chieti che poi si innestava sulla Roma Napoli. Fin dalla prima metà dell'Ottocento era questa l'unica via per Napoli, ed un servizio di diligenze collegava Teramo con Napoli in un viaggio che era allora una vera avventura. La dominazione borbonica negli Abruzzi

2. -I moti rivoluzionari del 1820 -1821

Prima di affrontare la tematica relativa al processo che ha portato all'Unità d'Italia, appare opportuno fare un cenno ai moti rivoluzionari del 1820/21. I moti rivoluzionari sono un fenomeno originato in Europa nella prima metà del 1800, a seguito del diffondersi del principio di autodeterminazione dei popoli, diffusosi all'esito della rivoluzione francese. Il Congresso di Vienna del 1814/1815 tentò inutilmente di ristabilire in Europa gli equilibri e le autorità presenti prima della Rivoluzione Francese del 1789 e del dominio napoleonico. Il Metternich ed i suoi seguaci si diedero da fare affinché i venticinque anni di rivoluzione venissero dimenticati e non si dovesse più temere un loro ripetersi. Così sui troni di Francia e Spagna tornarono i sovrani assoluti quali Luigi XVIII e Ferdinando VII, mentre l'Austria riaffermava la propria autorità sul Lombardo-Veneto, ed i regni di Sardegna e Napoli dovettero misurarsi con le tendenze reazionarie dei loro monarchi.

Ma se, per un verso, l'ordine appariva ristabilito, negli animi degli intellettuali e del popolo gli ideali ispirati dalla Rivoluzione Francese non sembravano affatto volersi sopire.

Il Congresso di Vienna ebbe delle ripercussioni anche negli Stati Italiani. Così, il Regno di Sardegna venne restituito a Vittorio Emanuele I, il Lombardo-Veneto passò sotto il governo austriaco, il Regno delle Due Sicilie fu restituito a Ferdinando IV di Borbone.

Non si può dimenticare, a riguardo, che i ceti borghesi, avendo sperimentato le costituzioni rivoluzionarie, non vedevano di buon occhio la monarchia ripristinata. Ciò indusse alcuni stati, come il Regno di Napoli ed il Lombardo-Veneto, ad elaborare un programma politico diretto a coinvolgere

l'opinione pubblica, dando vita alla cd. Monarchia consultiva. Tuttavia, anche questa nuova veste monarchica era malvista da diverse categorie: per un verso, i liberali continuavano a chiedere il garantismo costituzionale, per altro verso, i conservatori mal tolleravano qualsivoglia forma di concessione. In alcuni paesi, come la Francia, si assisteva ad un'apertura del monarca Luigi XVIII verso queste esigenze, tanto che nel 1814 decideva di concedere una "Carta" in cui veniva attribuito a due Camere il compito di autolimitare i poteri regi. Maggiormente degna di nota fu la Costituzione spagnola del 1812, che introduceva un sistema parlamentare fondato su di una Camera elettiva. **Nel Regno di Sardegna**, Vittorio Emanuele I sopprime ben presto i codici e la legislazione francese. Tuttavia, dopo alcuni anni fu costretto a ripristinare non pochi istituti napoleonici. Nel Lombardo-Veneto, Francesco I decise di pubblicare alcune leggi sulla soppressione del matrimonio civile e adottare un Codice Penale e Civile. Nel Regno delle Due Sicilie, Ferdinando I decise di mantenere in vigore i codici francesi, ad eccezione degli istituti del matrimonio civile e del divorzio.

Nei paesi in cui i sovrani decidevano di ignorare le esigenze della popolazione iniziarono a svilupparsi le Società Segrete, che come le organizzazioni massoniche raccoglievano intellettuali, giovani e militari, nonché artigiani e borghesi, che si riunivano per discutere di politica all'insaputa delle autorità, utilizzando riti e segnali misteriosi analoghi a quelli delle professioni e dei mestieri.

Madre di tutte queste Società Segrete fu certamente la Massoneria, nata in Inghilterra agli inizi del 1700 con la costituzione della *Gran Loggia d'Inghilterra* e la redazione, nel 1717, delle Costituzioni di Anderson, che regolamentavano i primi tre gradi dell'*Ordine dei Liberi Muratori* e che si ispiravano alle antiche corporazioni di arti e mestieri di origine seicentesca. Successivamente la Massoneria, con i suoi complessi rituali e i suoi simboli e al motto, sia pure successivo, di *Libertè, Egalità, Fraternità*

⁶⁹, si diffuse in tutta Europa. Ovunque si creavano a partire dai tre gradi altri nuovi gradi con geografie e rituali spesso confusi ed inaccessibili. La questione dei gradi fu riorganizzata da Federico II di Prussia, che dettò le Grandi Costituzioni⁷⁰ del 1786, che creavano esattamente 33 gradi, costituenti quello che fu chiamato il *Rito Scozzese Antico ed Accettato*, ispirato questo anche ad ordini cavallereschi e a rituali ebraici, Rito del quale l'Ordine costituiva l'oggetto dei primi tre gradi. Il primo supremo Consiglio del Rito Scozzese fu creato nel 1801 a Charleston nell'America del Sud, il secondo a Parigi nel 1804 e il terzo a Milano nel 1805 sotto la gran Maestranza di *Eugenio di Beauharnais* (1781 – 1824), figliastro di Napoleone Bonaparte e vicere d'Italia. Nel Regno delle due Sicilie invece fu costituito nel 1808 il *Grande Oriente di Napoli* sotto la Gran Maestranza del Re *Gioacchino Murat* (1767-1814), cognato di Napoleone. L'anno successivo fu fondato il *Supremo Consiglio per le due Sicilie dei Potentissimi Grandi Ispettori Generali*, con sede in Napoli e Gioacchino Murat ne fu il Sovrano Gran Commendatore. Caduto *Napoleone*, i due Supremi Consigli di Milano e delle due Sicilie si sciolsero, mentre continuò il fervido lavoro segreto delle Logge nell'Italia meridionale. Lo scioglimento delle Logge Massoniche produsse anche la nascita di altre forme di Società Segrete, che si ispirarono alla Massoneria anche copiandone Riti e simboli, ma divenendo a differenza della Massoneria anche politicamente attive. Parliamo della Carboneria e della Giovane Italia.

Si trattava dunque di organizzazioni sempre più numerose, con una fittissima rete di contatti interni che le rendeva unite fra di loro e permetteva lo sviluppo al loro interno di un pensiero democratico sotterraneo. Una delle più importanti e diffuse società segrete dell'età della Restaurazione fu la Carboneria, che si rifaceva alla professione del carbonaio, e che presentava un ideale democratico-costituzionale moderato. Essa era

⁶⁹ Il primo cenno scritto dei termini *Libertè, Egalitè, Fratèrnitè* appaiono nel saggio del 1774 di Jean-Paul Marat, *The chains of slavery*, che anticipava i temi di una presa di posizione contro il dispotismo a favore della sovranità popolare e dell'uguaglianza. Successivamente, nel libro *La Costituzione, o Progetto di Dichiarazione dei Diritti dell'Uomo e del Cittadino* del 1789 vengono ripresi e perfezionati gli ideali di Libertà, Uguaglianza e Fratellanza che verranno progressivamente adottati a motto e simbolo della Repubblica francese ed adottati dalla III Repubblica del 1870.

⁷⁰ Secondo alcuni apocrifi perché solo attribuiti al Sovrano.

attiva soprattutto in Italia ed in Spagna, ed ebbe un ruolo di primo piano nei moti del '20-21. Tuttavia, prima di tali date, preme ricordare che nel 1814, teatro dei moti carbonari fu proprio l'Abruzzo. In quell'anno, infatti, una riunione dei vertici della Carboneria si tenne a Castellammare Adriatico. Tuttavia, le autorità locali procedettero a numerosi arresti, senza tuttavia impedire che l'insurrezione scoppiasse a Città Sant'Angelo. Infatti, il 27 marzo del 1814, i carbonari disarmarono le milizie regie e formarono un governo provvisorio, mentre una parte degli insorti si dirigeva verso Pescara. Il 31 marzo, gli insorti iniziarono a dirigersi verso Teramo, ma, nello scontro con la milizia provinciale, non ebbero la meglio, anche per il mancato appoggio della cittadinanza.

All'interno di questo contesto sociale, il 1° gennaio 1820 alcuni reparti dell'esercito spagnolo pronti a salpare da Cadice per recarsi a sedare alcune rivolte nelle colonie americane si ammutinarono, in quanto oppressi, come tutta la popolazione, da una situazione sociale e politica insostenibile ed ostili al sovrano Ferdinando VII perché contrari. I rivoltosi rivendicavano, ottenendola, la Costituzione del 1812, meglio nota come Costituzione di Cadice, dal nome della città in cui si riunirono i suoi costituenti che si erano ritirati nel sud della Spagna per sfuggire all'invasione napoleonica. La Costituzione del 1812 rappresenta una pietra miliare del costituzionalismo europeo, essendo la prima Carta spagnola votata da un'assemblea costituente, fonte di ispirazione per i regimi di monarchia costituzionale europea, in quanto sancisce solennemente la libertà e l'indipendenza della nazione spagnola, riconoscendo una monarchia ereditaria, a cui veniva affidato il potere esecutivo e a cui veniva attribuita la nomina dei

magistrati. Il re esercitava il suo comando attraverso i cosiddetti segretari il cui numero era fissato dalle *cortes*, ma la cui scelta spettava al monarca. Costoro erano coadiuvati da un consiglio di Stato, i cui membri venivano scelti dal re su proposta delle *cortes*. Sempre al re spettava il diritto di veto sulle leggi votate dalle *cortes*. Il sistema parlamentare era unicamerale, con sessioni fisse ogni anno per tre mesi ed un sistema elettorale piramidale. L'adesione al modello monocamerale, nel quale l'élite liberale ottocentesca vide la possibilità di garantire ogni forma di rappresentanza verrà presa a modello da ampia parte dei sovrani europei, primo fra tutti Carlo Alberto, il quale la adottò in qualità di principe reggente di Savoia-Carignano nel 1821. Questi avvenimenti di Cadice diedero l'imput all'insorgere di una ribellione di gran parte dell'area mediterranea. A pochi mesi di distanza, nel Lombardo-Veneto la polizia sgominava una "vendita" carbonara arrestando Piero Maroncelli e Silvio Pellico, negli altri Stati italiani gli eventi spagnoli convinsero le sette segrete a entrare in azione.

La diffusione, nel marzo 1820, anche nel Regno di Napoli, della conquista in Spagna del regime costituzionale contribuì notevolmente ad esaltare gli ambienti carbonari e massonici. A Napoli, la cospirazione prese subito vigore e coinvolse anche alcuni ufficiali superiori, come i fratelli Florestano e Guglielmo Pepe. Mentre Michele Morelli, capo della sezione della carboneria di Nola, decise di coinvolgere il proprio reggimento nella cospirazione. La notte tra il 1° e il 2 luglio 1820, la notte di San Teobaldo, patrono dei carbonari, Morelli e Silvati diedero il via alla cospirazione disertando con circa 130 uomini e 20 ufficiali. Ben presto li raggiunse Minichini che entrò in contrasto con Morelli: il primo voleva procedere con un largo giro per le campagne allo scopo di

aggiungere alle proprie fila quei contadini e quei popolani che credeva attendessero di unirsi alla cospirazione; il secondo voleva puntare direttamente su Avellino dove lo attendeva il generale Pepe. Minichini lasciò lo squadrone allo scopo di seguire il proprio intento, ma dovette far ritorno poco dopo senza risultati. Il giovane ufficiale Michele Morelli, sostenuto dalle proprie truppe, procedeva verso Avellino senza incontrare per le strade l'entusiasmo delle folle che si aspettava.

Il 2 luglio, a Monteforte, fu accolto trionfalmente. Il giorno seguente, Morelli, Silvati e Minichini fecero il loro ingresso ad Avellino. Accolti dalle autorità cittadine, rassicurate del fatto che la loro azione non aveva intenzione di rovesciare la monarchia, proclamarono la costituzione sul modello spagnolo. Dopo di che, passò i poteri nelle mani del colonnello De Concilij, capo di stato maggiore del generale Pepe. Questo gesto di sottomissione alla gerarchia militare, provocò il disappunto di Minichini che tornò a Nola per incitare una rivolta popolare. Il 5 luglio, Morelli entrava a Salerno, mentre la rivolta si espandeva a Napoli dove il generale Guglielmo

Pepe aveva raccolto molte unità militari. Il giorno seguente, il re Ferdinando I si vide costretto a concedere la costituzione.

Dopo pochi mesi, le potenze della Santa Alleanza, riunite in congresso a Lubiana, decisero l'intervento armato contro i rivoluzionari che nel Regno delle Due Sicilie avevano proclamato la costituzione. Si cercò di resistere, ma il 7 marzo 1821 i costituzionalisti di Napoli comandati da Guglielmo Pepe, sebbene forti di 40.000 uomini, furono sconfitti ad Antrodoto dalle truppe austriache. Il 24 marzo gli austriaci entrarono a Napoli senza incontrare resistenza e chiusero il neonato parlamento. Dopo

un paio di mesi, re Ferdinando revocò la costituzione e affidò al ministro di polizia, il principe di Canosa, il compito di catturare tutti coloro che erano sospettati di cospirazione. Tuttavia, questo fatto non bastò a calmare le speranze dei liberali piemontesi e lombardi, che in collaborazione con la Carboneria progettavano la cacciata dall'Italia degli austriaci. Tuttavia, le trame lombarde furono scoperte ed i carbonari Silvio Pellico e Pietro Maroncelli furono rinchiusi nel carcere austriaco dello Spielberg. Diversamente andò in Piemonte. Qui gli elementi moderati del patriziato subalpino volevano coinvolgere la dinastia sabauda nella rivoluzione, a patto di avere concessa una costituzione liberale. Il programma consisteva nell'indurre il **Re Vittorio Emanuele I** ad accordare la Costituzione e marciare su Milano, al fine di poter allontanare gli austriaci. Nel frattempo, i cospiratori lombardi si sarebbero sollevati. Protagonisti di questo piano erano gli alti ufficiali sabaudi come il Conte Santorre di Santarosa, Carlo Asinari di San Marzano, Giacinto Provana di Collegno. In questo contesto, Carlo Alberto non divenne il punto di riferimento di carbonari e rivoluzionari, che individuarono in lui il principe in grado di liberare l'Italia. Il giovane, allora ventitreenne, aveva dimostrato una certa simpatia per i nobili partecipanti all'organizzazione antiaustriaca e, essendo stata concessa la costituzione in Francia, Spagna e, nel 1820, nel Napoletano per iniziativa di Ferdinando I, non sembrava refrattario alla concessione di una costituzione anche in Piemonte. Pertanto, il Santarosa non ebbe difficoltà a convincere il principe a aderire al piano. Tuttavia, Carlo Alberto, di fronte all'avversione di Vittorio Emanuele per i progetti carbonari, s'intimorì, e cominciò a tentennare, cercando di differire l'impresa. I cospiratori, esasperati dal

comportamento del principe e timorosi dell'Austria, che in poco tempo e senza incontrare resistenza, stava soffocando la rivolta nel napoletano, fecero sì che il **10 marzo 1821** alcuni ufficiali della guarnigione di **Alessandria** si ammutinarono. Il Re rimase fermo nel suo rifiuto e abdicò in favore del fratello **Carlo Felice** che in quei giorni si trovava a Modena, così che Carlo Alberto divenne reggente. **Carlo Alberto allora diede la costituzione**, mentre Santarosa lo esortava a condurre l'esercito in Lombardia. Tuttavia, Carlo Alberto, oppresso dalle responsabilità, dimostrò ben presto il suo carattere insicuro, finché il **16 marzo** giungeva a Torino un proclama di Carlo Felice, che dichiarava ribelli gli aderenti alla rivoluzione e sconfessava l'operato del cugino, invitando Carlo Alberto a presentarsi a Novara, presso le truppe fedeli al monarca, pena la diseredazione. Fu così che Carlo Alberto, abbandonò i ribelli per raggiungere Novara. Ciononostante, il piccolo esercito guidato da Santarosa si accingeva ad entrare nel milanese, ma, nei pressi di Vercelli, l'8 aprile 1821, l'armata imperiale li disperdeva con facilità, mettendo la parola "fine" alla rivoluzione. L'atteggiamento di Carlo Alberto deluse i patrioti italiani ed europei che avevano posto in lui le loro speranze. Ma, nonostante la loro fragilità, i moti di Spagna ed Italia destarono la preoccupazione nei conservatori seguaci del congresso di Vienna: oltre agli interventi personali del Metternich nelle singole questioni, si decise dunque di passare alla controffensiva ed il 23 marzo 1821 gli austriaci calarono sul Regno delle due Sicilie e vi ristabilirono il legittimo re Ferdinando I, che per vendetta mise in atto rigidissime forme di repressione. Poco dopo la parentesi rivoluzionaria cessava anche in Portogallo, in seguito al crudele intervento del Re.

Nel settembre del 1822, il compito di confermare il principio di intervento a tutela dell'ordine legittimo stato affidato al Congresso delle potenze della Santa Alleanza. In questa occasione si affidò alla Francia l'incarico di restaurare il Re spagnolo nel pieno esercizio delle sue funzioni e si affrontò anche la questione della successione nel Piemonte, anche a fronte della intenzione di Carlo Felice di diseredare il nipote. Quindi, Carlo Felice ordinò alla sua diplomazia, e soprattutto all'ambasciatore presso la corte di Vienna, Conte di Pralormo, di comunicare alle potenze straniere la sua intenzione di diseredare l'erede presuntivo della sua corona.

Recatosi a Vienna, l'ambasciatore piemontese comunicò al Principe di Metternich l'intenzione del Re di Sardegna, che, a sua volta, ne diede tempestiva notizia all'Imperatore Francesco I. Il Sovrano austriaco tuttavia subordinò l'approvazione di tale decisione allo svolgimento di un regolare processo diretto ad accertare l'effettivo coinvolgimento di Carlo Alberto nelle insurrezioni carbonare.

Tutto venne rinviato al Congresso di Verona che venne aperto il 12 settembre 1822, dove venne rigettata l'istanza di Carlo Felice, tuttavia, si lasciò decidere al sovrano le misure da adottare nei confronti di Carlo Alberto per ottenere il perdono. Fu così che dopo due anni di esilio, fu accordato a Carlo Alberto il permesso di aggregarsi all'esercito francese che invadeva la Spagna, comportandosi valorosamente in tale occasione tanto da ottenere il plauso di tutta l'Europa. Rientrato dall'impresa spagnola, Carlo Alberto giurò solennemente fedeltà alla monarchia subalpina, tanto che di lì a poco Carlo Felice lo indicava come suo successore. Il 27 aprile 1831 moriva Carlo Felice e Carlo Alberto saliva al trono. Ben presto il nuovo sovrano ricevette i contatti

da Giuseppe Mazzini, capo della nuova Carboneria, invitandolo all'indipendenza. Il controllo delle Corti europee, indusse Carlo Alberto a stroncare i tentativi mazziniani del 1833 e del 1834, mostrando piena adesione ai programmi della Santa Alleanza. Tuttavia di lì a poco grandi cambiamenti andranno ad interessare l'Italia, fino a quando, come noto, il 4 marzo 1848 fu solennemente promulgato lo Statuto, poi proclamato legge fondamentale del Regno di Sardegna.

3. -L'impresa dei Mille

Il Regno delle Due Sicilie sopravvisse fino al 1861, quando, dopo la conquista della massima parte del suo territorio ad opera di Giuseppe Garibaldi, con la "Spedizione dei Mille" iniziativa capace da un lato di raccogliere le volontà rivoluzionarie dei democratici del Partito d'Azione, dall'altro di agire con un tacito e parziale, ma reale, appoggio di Savoia. Le ultime fortezze borboniche (Gaeta, Messina e Civitella del Tronto) si arresero agli assediati piemontesi. La questione prese corpo anche perché sul trono delle Due Sicilie era salito Francesco II (detto *Franceschiello*) nel 1859. Di carattere mite, non riuscì a rompere l'isolamento politico del regno e a impedirne la dissoluzione. Si dice che lo stato della situazione e del malcontento popolare diffuso nel Sud d'Italia fosse stato compreso da Francesco Crispi e Rosolino Pilo (1820-1860), due siciliani mazziniani, molto attenti fin d'allora agli eventi ed alle possibilità. Probabilmente furono loro a suggerire ed indicare al Generale Giuseppe Garibaldi la possibilità di intraprendere una spedizione nel Sud. L'impresa di Garibaldi stupì i contemporanei, ed ancora sorprende per l'ardimento dei volontari, la capacità di

garantirne guida, strategia e disciplina da parte di Garibaldi e dei suoi ufficiali, per la rapidità delle conquiste dei *Mille* data l'enorme disparità delle forze in campo. Naturalmente a Garibaldi occorre pareri. Poiché si agiva a nome del Re, il Re si dichiarò favorevole come uomo ma non come Re, dovendo ignorare in questa veste una azione non propriamente governativa. Il Presidente del Consiglio Camillo Benso di Cavour era invece titubante in quanto temeva le reazioni della Francia e dell'Inghilterra, poi diffidava di democratici e repubblicani, diffidava di Garibaldi e odiava Mazzini. Nonostante ciò, quando l'operazione ebbe il suo avvio, egli fu sempre dietro le quinte della spedizione con tutte le sue astuzie diplomatiche.

Ma chi fu veramente Garibaldi, personaggio sul quale sono corse le voci più disparate che lo descrivono da nobile disinteressato, come fa la storia ufficiale ad avventuriero privo di scrupoli. Riportiamo quindi anche le dicerie negative sul personaggio.

Giuseppe Garibaldi (1807-1882) nacque a Nizza. Era, come dicono un avventuriero, che dall'età di 15 anni, s'imbarca con il padre Domingo e nel 1834 entra nella Reale Marina di Piemonte ma s'iscrive alla Giovane Italia con il nome di fratello Borel. Partecipa ai fallimentari Moti mazziniani di Genova (1834) e subito dopo è condannato a morte in contumacia per alto tradimento e cospirazione dal Governo sardo. Fugge in Francia dove s'imbarca ancora come con il falso nome di Giuseppe Pane e ripara in Brasile, dove ebbe contatti con i rivoltosi locali ed elementi della Giovane Italia di Mazzini. Entra in contatto con la Repubblica del Rio Grande ed opera per loro. Tra i 28 e i 40 anni visse su navi, facendo il corsaro⁷¹ al servizio degli inglesi, che miravano ad accaparrarsi il commercio in quelle aree, assalivano le navi spagnole che cercavano un loro spazio nel mare del Rio Grande do Sul. Entra a servizio dello Stato di S.Caterina e nel paese di Laguna conosce Anita, che sarà la compagna della sua

⁷¹ Ricordiamo che i Pirati erano dei predatori e ladri in proprio mentre i Corsari erano al servizio di una nazione, che rilasciava loro una patente, ne assalivano i nemici e consegnavano gran parte del bottino.

vita. Nel 1841 si congeda e con Anita e il primo figlio Menotti Domenico si trasferisce a Montevideo in Uruguay dove vive sei anni⁷² e dove nascerà la figlia Rosita. Nel Maggio del 1842 sposa Anita. Per vivere insegnava matematica e vendeva pasta italiana. Nel 1843 è nominato colonnello e crea il corpo dei Legionari Italiani con le camice rosse e diventa famoso per aver nella Battaglia di San Antonio battuto gli argentini della prospiciente Buenos Aires. Diviene un eroe nazionale e le notizie delle sue gesta arrivano in Italia anche se su di lui vi sono pareri contrastanti eroe per alcuni, mai stato un eroe, per altri.

Nel 1848, avuto sentore dei moti⁷³, rientra in Italia con molti mazziniani con la nave Esperanza.. Tenta prima di difendere la Repubblica Romana, poi va a difendere Venezia ma è costretto a fuggire nelle campagne, dove perde⁷⁴ l'amata compagna Anita, dalla quale aveva avuto altri due figli: Ricciotti e Teresità. E' costretto ancora all'esilio e ripara a New York ove lavora per Antonio Meucci. Farà lunghi giri per il mondo ma nel 1859 lo troviamo puntualmente in Italia per la II guerra di Indipendenza. Garibaldi è nominato Generale dell'esercito sabaudo e conquista Bergamo e Brescia ed è pronto ad invadere il Veneto, con i suoi "cacciatori della alpi". Ma i politici sono per la chiusura della guerra e l'armistizio di Villafranca porta la Lombardia al Piemonte che cede Nizza e Savoia a Napoleone III. In una lettera, Vittorio Emanuele II ebbe a lamentarsi con Cavour circa le pretese ruberie del nizzardo, proprio dopo "l'incontro di Teano". Il Re e Cavour non avevano questa grande considerazione di un personaggio che sembrava essere molto scomodo. (cfr. <http://www.duesicilie.org/OLDSITE/comunicati/VicendeGaribaldine.html>)

La notte fra il 5 e il 6 maggio 1860, 1.162 volontari partirono insieme a Garibaldi da Quarto (presso Genova). Il 7 maggio il *Piemonte* ed il *Lombardo* fecero scalo a Talamone, in Toscana, recentemente annessa al Piemonte. Imbarcarono viveri, carbone,

⁷² La piccola casa di Montevideo ove abitarono è oggi un interessante piccolo museo.

⁷³ Infatti in Francia il Re Luigi Filippo è detronizzato ed è proclamata la Repubblica, Venezia insorse con Nicolò Tommaseo, Milano reagì con le famose cinque giornate, nel Regno di Sardegna Carlo Alberto concesse lo statuto (l'unico che rimarrà dopo la restaurazione). A Roma vi fu il breve momento della Repubblica Romana.

⁷⁴ Sulla morte di Anita vi furono dubbi notevoli, si parla di occultati rapporti nei quali Anita sarebbe stata trovata con la trachea rotta e la lingua fuori ma siono dicerie non storicamente confermate da documenti.

armi e munizioni prelevandoli dai forti dell'ex Granducato. Il tenente colonnello Giorgini, comandante militare di Talamone, collaborò attivamente. Ripartirono in 1.089 e raggiunsero quindi Marsala e in pochi giorni ottennero numerosi successi contro l'esercito borbonico (a Calatafami, Palermo e Milazzo). I mille secondo le versioni ufficiali erano italiani tra i quali⁷⁵ 205 terrieri, 204 militari, 88 impiegato, 83 negozianti, 30 avvocati, 25 marinai, 24 medici , 19 ingegneri e altri di lavori vari.

Riportiamo anche le negative dicerie su questi “numerosi successi”.

Circa lo “sbarco a Marsala” si dice che esso fu di proposito "visto" in ritardo dalla marina duosiciliana, i cui capi erano già passati ai piemontesi, e fu protetto dalla flotta inglese, che con le sue evoluzioni impedì ogni eventuale offesa.

<http://www.duesicilie.org/OLDSITE/comunicati/VicendeGaribaldine.html>.

Circa i "mille" è interessante sapere che l'elenco dei 1089 monitorati all'epoca apparvero sulla Gazzetta Ufficiale del 12 Novembre 1878⁷⁶. La lista può essere visionata andando su Google e cliccando ad esempio “*I mille di Garibaldi*”. Nella lista i nomi e gli indirizzi sono tutti di italiani tranne forse 7-8 persone, essenzialmente del nord italia con diversi siciliani.

<http://www.cronologia.leonardo/storia/biografia/garibal7.html>

Secondo altre fonti sembra che lo stesso Garibaldi, il giorno 5 dicembre 1861, a Torino ebbe a dichiarare che i Garibaldini erano " *... in gran parte di origine pessima e tranne poche eccezioni con radici genealogiche nel letamaio della violenza e del vizio*" inoltre, secondo questa fonte è data per certa la loro multinazionalità: si afferma⁷⁷ che tra loro vi furono francesi, americani, svizzeri, inglesi, indiani, africani, polacchi, russi e soprattutto ungheresi, tanto che fu costituita una legione ungherese

⁷⁵ Focus 51, Gennaio 2011 pg.90-91.

⁷⁶ Gelasio Natale Adamoli (1844- 1899) al tempo residente a Teramo, era uno dei bisnonni di Franco Eugeni (uno degli autori di questo volume). Gelasio Natale tentò di partire con i garibaldini anche per il fatto che tra costoro, come appare dagli elenchi, vi era un cugino di suo padre lombardo, che era Carlo Adamoli di Francesco, classe 1842, proveniente da Milano. Non fu accettato per la giovane età. Solo nel 1865 Gelasio Natale entrò nell'esercito per la repressione del brigantaggio ed operò nel Casertano. <http://www.casata.adamoli.org> .

⁷⁷ Cfr anche U.Eco, Il cimitero di Praga, Bompiani, 2010 (vedi pg. 165), dove si afferma che gli italiani erano forse la metà.

utilizzata per le repressioni più feroci. Al seguito di questi “mille” sbarcarono ed arrivarono altri 22.000 soldati “piemontesi” gran parte dei quali dichiarati "congedati" e perfino “disertori”.

<http://www.duesicilie.org/OLDSITE/comunicati/VicendeGaribaldine.html>

La storia ufficiale afferma che Garibaldi godeva dell'appoggio del popolo, quel popolo che sperava in un riscatto sociale con la fine del latifondismo e la redistribuzione equa delle terre, ovviamente era una illusione. Astutamente Garibaldi contava anche sull'appoggio di aristocratici e latifondisti, cioè della vera classe dirigente meridionale. Costoro, infatti, puntavano ad una trasformazione politica, in quanto ritenevano che i Savoia potessero difendere i loro interessi ancor meglio dei Borboni. Dunque Garibaldi, dopo un'iniziale apertura alla causa dei contadini, si schierò, in modo non appariscente, dalla parte di questa classe dirigente, in quanto trovava opportunisticamente da loro un sostegno insostituibile, affinché la sua impresa non fallisse. Perciò quando gli insorti manifestarono l'intenzione di requisire le terre non esitò a ordinare la repressione. Nel frattempo in altre parti del Regno Borbonico erano in atto insurrezioni popolari a favore dell'Unità d'Italia, la prima delle quali si ebbe a Potenza, il 18 agosto. Ne seguì che la Basilicata si proclamò annessa al Regno d'Italia, seguita a ruota il 21 agosto dalla Puglia con l'insurrezione di Altamura. Mentre l'esercito di Garibaldi si inoltrava verso l'interno in direzione Palermo, le forze si accrescevano per via dei volontari siciliani. Mille, duemila, cinquemila ... l'esercito di Garibaldi cresceva. Il generale borbonico Francesco Landi, con tremila soldati e una ottima artiglieria, prese posizione sull'altura, detta delle *Piante di Romano*, di Calatafimi, scegliendo il punto migliore per lo scontro

militare. Garibaldi tuttavia non perse tempo, raggiunse Salemi il 13 maggio dove è accolto con entusiasmo, anche perché il barone Sant'Anna, un "*pezzo da novanta*", si era unito a lui con una considerevole "*banda di picciotti*". Il 14 maggio si proclama Dittatore della Sicilia, a nome di Vittorio Emanuele II. Il giorno successivo avviene il primo scontro con i soldati borbonici: la battaglia di Calatafimi. Vi fu un momento sfavorevole nella battaglia, sembrava perduta, ma Garibaldi seppe tener duro e al consiglio di Nino Bixio di ritirarsi, si narra⁷⁸ che Garibaldi dicesse la famosa frase: "*Bixio, qui si fa l'Italia o si muore!*". In realtà, il generale borbonico Francesco Landi, dopo aver frenato le truppe, proprio nel momento più propizio decise di ritirarsi in modo inspiegabile.

Circa la battaglia di Calatafimi, contrariamente a quanto viene detto nei libri di storia, Garibaldi stava avendo la peggio. Mentre era in procinto di attaccare le truppe di Garibaldi, lo Sforza ricevette dal generale Landi l'ordine incomprensibile di ritirarsi. Il comportamento del Landi risultò comprensibilissimo quando si sospettò che Landi fosse stato corrotto da emissari garibaldini, che avrebbero comprato il suo tradimento. Landi qualche mese più tardi morì, evitando il processo che stavano per fargli. (cfr. <http://www.duesicilie.org/OLDSITE/comunicati/VicendeGaribaldine.html>)

Durante la sua imprevista ritirata le popolazioni siciliane assalirono le truppe sia a Partinico che a Montelepre. Le truppe di Landi giunsero a Palermo, stanche per i continui scontri subiti sulla via del capoluogo. Tutto ciò non fece altro che aprire ai Mille, oramai ben più di mille, la strada per Palermo. La presa della città era ora il vero problema. Si tentò la strada più semplice passando da Monreale, ma i soldati svizzeri del Colonnello Giovan Luca von Mechel (1807-1873), al soldo dei borboni, ebbero la

⁷⁸ Giuseppe Cesare Abba, *Da Quarto al Volturno*,

meglio e nello scontro del 21 maggio, perse anche la vita anche Rosolino Pilo (1820-1860). Il secondo tentativo avvenne dal lato di Corleone. Nonostante l'aiuto del gruppo di La Masa, i garibaldini non solo furono respinti, ma incalzati fino a Piana dei Greci (il 24 maggio 1860). La solida difesa di Palermo del von Mechel, sembrò imbattibile. Occorreva un diversivo e Garibaldi lo trovò, e l'espedito è passato alla storia come la "*diversione di Corleone*". Ordinò ad un piccolo gruppo capeggiato da tale Orsini di ritirarsi verso Corleone, con tutti i carri dei feriti e dell'artiglieria. Nelle strade sterrate il gruppo creò un gran polverone, dando al generale svizzero l'impressione di una massiccia ritirata dei Mille. Si lanciò allora con le sue truppe al loro inseguimento, verso l'interno siciliano. Invece Garibaldi e il grosso delle sue forze, passando per i campi di Marineo, raggiunsero Misilmeri, borgo del retroterra palermitano, verso la mezzanotte del 25 maggio. Intanto La Masa si congiungeva con circa tremila picciotti, che si erano chiamati "I cacciatori dell'Etna" con chiari riferimenti ad altri "cacciatori collegati a Garibaldi, nascosti a Gibilrossa, sopra Palermo. Garibaldi contando sull'accresciuto numero dei suoi uomini, puntò direttamente e decisamente su Palermo. A difendere la città era rimasto il vecchio generale Ferdinando Lanza, che non resistette molto alla veloce avanzata garibaldina. Così i garibaldini verso le sei del mattino, entrarono in città attraverso il Ponte dell'Ammiraglio, arrivando nella storica piazza della Fieravecchia, tra l'incredulità degli stessi Palermitani. Altri scontri si ebbero tra Porta Sant'Antonio e Porta Termini. Diversi furono i caduti tra i garibaldini e molti furono i feriti, tra questi: Benedetto Cairoli, Stefano Canzio e lo stesso Bixio.

Circa la presa di Palermo, del 27 maggio, sembra assodato che il generale Lanza avrebbe dato ordine alle sue truppe di rimanere nelle fortezze, mentre Garibaldi entrava a Palermo. Garibaldi si installò nel palazzo Pretorio, designandolo a suo quartier generale, i Garibaldini entrarono nel Banco delle Due Sicilie, nelle cui casse sembra ci fossero cinque milioni di ducati ed ancora si narra del come i garibaldini si abbandonassero a violenze e saccheggi di ogni genere. A tarda sera del 28 arrivarono, le truppe borboniche del generale svizzero Von Mechel. Queste truppe, che erano quelle trattenute dal generale Landi, dopo essersi organizzate, all'alba del 30 attaccarono i garibaldini, sfondando con i cannoni Porta di Termini ed eliminando via tutte le barricate che incontravano. L'irruenza del comandante svizzero fu tale che arrivò rapidamente alla piazza della Fieravecchia. Nel mentre si accingeva ad assaltare anche il quartiere S. Anna, vicino al palazzo di Garibaldi, sarebbero arrivati i capitani di Stato Maggiore Michele Bellucci e Domenico Nicoletti con l'ordine del Lanza di sospendere i combattimenti, perché era stato fatto un armistizio, di cui non vi è traccia storica. (cfr. <http://www.duesicilie.org/OLDSITE/comunicati/VicendeGaribaldine.html>)

Tra il 27 e il 30 maggio, fu facile lo scatenarsi dell'insurrezione generale dei cittadini. Il generale Lanza concentrò tutte le truppe disponibili nella difesa del palazzo reale, mantenendo le vitali comunicazioni col mare. Si evitò una guerra civile tra palermitani, con degli armistizi che portarono i borbonici ad abbandonare del tutto Palermo, bombardando dalle navi i palazzi, quasi per un'ultima inutile vendetta.

Circa la partenza dei borbonici da Palermo si dice che l'8 giugno tutte le loro truppe, composte da oltre 24.000 uomini, lasciarono Palermo per imbarcarsi, tra lo stupore e la paura della popolazione che non riusciva a capire come un esercito così numeroso si fosse potuto arrendere senza quasi neanche avere combattuto. I garibaldini nella loro avanzata in Sicilia compirono efferati delitti. Esemplare e notissimo è quello di Bronte, dove "l'eroe" Nino Bixio" fece fucilare quasi un centinaio di contadini che, proprio in nome del Garibaldi, avevano osato occupare alcune terre di proprietà inglese. (cfr. <http://www.duesicilie.org/OLDSITE/comunicati/VicendeGaribaldine.html>)

A mano a mano che la spedizione procedeva Garibaldi assumeva il potere sulle terre conquistate in nome di Vittorio Emanuele II. A questo punto Cavour decise di intervenire direttamente, mosso dalla paura che Garibaldi, accogliendo l'invito proveniente dai mazziniani, proclamasse la Repubblica nel Sud d'Italia e che proseguisse la sua azione puntando su Roma e provocando così la reazione della Francia, magari anche spinto dalla possibilità di anettere Marche e Umbria (appartenenti allo Stato Pontificio). Ottenuto il consenso di Inghilterra e Francia, che temevano anch'esse un successo repubblicano, l'esercito piemontese si diresse nel Sud e conquistò Marche e Umbria.

Intanto a Napoli il 9 luglio si costituì il Comitato dell'Ordine, diretto da Spaventa. Il Comitato aveva una impronta decisamente cavouriana. Negli stessi giorni si formò anche un Comitato d'Azione che al contrario era di indirizzo garibaldino e forse in parte mazziniano. Il Comitato dell'Ordine ricevette aiuti da Torino e tenne rapporti con alcuni piemontesi giunti in loco quali il Marchese di Villamarina, ambasciatore di Vittorio Emanuele II, con il diplomatico Emilio Visconti Venosta, il colonnello Carlo Mezzacapo, il generale Ignazio Ribotty, Giuseppe Finzi, tutti inviati di Cavour, e infine con l'ammiraglio Persano, comandante della squadra navale piemontese. Era chiaro che Cavour intendeva precedere l'arrivo di Garibaldi con un tentativo di colpo di stato filopiemontese. A Napoli, del resto, si scontravano diverse fazioni:

- *i borbonici assolutisti che volevano l'abrogazione della Costituzione appena concessa.*
- *I borbonici costituzionalisti, difensori del nuovo governo liberale.*
- *Gli unitari filopiemontesi, che volevano l'annessione al regno di Sardegna.*

- *Gli unitari mazziniani, che volevano la proclamazione della repubblica.*

- *Gli unitari garibaldini che volevano l'Italia unita.*

Neanche il Re delle Due Sicilie Francesco II si era del tutto arreso e l'11 luglio inviò a Torino due suoi fiduciari Fernando Manna e Antonio Winspeare per tentare in extremis di concludere una alleanza con i piemontesi, alleanza che ovviamente non ottenne.

Il 15 luglio i granatieri della guardia reale provocarono dei disordini a Napoli. Si temette un colpo di stato dell'ala più conservatrice. Il ministro della Guerra Ritucci fu costretto alle dimissioni. Venne sostituito dal generale Giuseppe Salvatore Pianell. Il ministro dell'Interno Federigo Del Re venne sostituito dal famoso giurista Liborio Romano. La situazione era talmente pericolosa che Liborio Romano per alcune sere andò a dormire di nascosto in una banca. Temeva le aggressioni dei borbonici più reazionari.

Intanto Giuseppe Garibaldi fin dal 18 luglio aveva concentrato ad Archi, vicino Palermo, molti uomini ed erano giunti 600 soldati inglesi al comando del colonnello Dunne. Lui stesso s'imbarcò sulla *City of Aberdeen*, che portò 900 volontari guidati da Vincenzo Strambio. Fece salire sulla nave anche 1.000 volontari, comandati da Clemente Corte. Sbarcarono a Patti. Partì anche l'unica nave da guerra dei garibaldini: la corvetta a vapore *Veloce*, rinominata *Tükory*. Aveva 10 cannoni. Via terra giunse anche un contingente guidati dal maggiore inglese Speech e il 19 luglio le forze garibaldine furono concentrate intorno a Milazzo.

Il 20 luglio Garibaldi attaccò. Aveva circa 5.000 uomini, 2 cannoni e la *Tükory*. Il generale borbonico Bosco aveva 4.700 uomini, un reparto di cavalleria e 8 cannoni.

Decise di ritirarsi nella fortezza e chiese anche e inutilmente rinforzi. A Napoli venne deciso di abbandonare la fortezza al suo destino e nel pomeriggio Garibaldi entrò in Milazzo.

Circa la presa di Milazzo del 20 luglio si racconta che vi fu una cruenta battaglia a Milazzo, dove erano solo 2000 soldati borbonici (invece del 4000 e più dichiarati da altre fonti), condotti dal colonnello Bosco. Questi sgominarono circa 10.000 garibaldini. Lo stesso Garibaldi accerchiato dagli ussari borbonici rischiò di morire. La battaglia terminò per il mancato invio dei rinforzi da parte del generale Clary e i borbonici furono costretti a ritirarsi nel forte per il numero preponderante degli assalitori.

(cfr. <http://www.duesicilie.org/OLDSITE/comunicati/VicendeGaribaldine.html>)

Intanto continuavano le trattative dei borboni con il Piemonte e il 22 luglio Cavour comunicò, ai due emissari di Francesco II, che avrebbe fermato Garibaldi in Sicilia se all'isola fosse stato concesso di eleggere un libero parlamento, senza la presenza dell'esercito borbonico. Nella stessa data Vittorio Emanuele II scrisse a Garibaldi di non superare lo Stretto di Messina. Lo stesso giorno arrivò a Palermo Agostino Depretis, il nuovo incaricato di Cavour, in sostituzione dell'espulso La Farina. Il 23 luglio davanti a Milazzo arrivò una squadra navale borbonica per trattare la resa con Garibaldi. Il 28 luglio le forze borboniche iniziarono l'evacuazione della Sicilia e vennero sgombrate anche le fortezze di Augusta e Siracusa. Tutta la Sicilia era in mano ai garibaldini. Il 2 agosto a Messina Garibaldi incontro il Generale Borbonico in capo Clary, questi scrisse al re, riferendo il colloquio, che Garibaldi:

- *non voleva alcuna tregua;*

- *era deciso a conquistare Napoli, Roma e Venezia;*

- intendeva anche riprendere Nizza alla Francia.

Il 3 agosto l'ammiraglio Persano, a bordo della Maria Adelaide, entrò nel porto di Napoli ufficialmente per proteggere la principessa sabauda Maria Vittoria Filiberta, sorella del principe Eugenio di Carignano, moglie di Leopoldo, conte di Siracusa, zio di Francesco II, ma in realtà, per il fatto che, nel porto di Napoli, erano presenti navi francesi, inglesi e spagnole. Il 7 agosto Cavour vietò, le dimissioni dall'esercito piemontese, a coloro che intendevano unirsi come volontari a Garibaldi.

Il 3 agosto Agostino Depretis venne nominato da Garibaldi prodittatore della Sicilia e l'8 agosto venne effettuato il primo tentativo di attraversamento dello Stretto. Una colonna di 250 uomini al comando del calabrese Benedetto Musolino raggiunse il forte di Altafiumara per costituire una testa di ponte. Altri 2.000 uomini erano pronti ad attraversare lo Stretto. Ma la sorpresa non riuscì. L'assalto al forte fallì e il generale borbonico Giuseppe Ruiz inseguì i superstiti che si dispersero nell'entroterra. Il 12 agosto arrivò a Messina Agostino Bertani⁷⁹. Aveva arruolato 6.000 volontari rimasti bloccati in Sardegna. I piemontesi temevano che potessero essere utilizzati contro lo Stato Pontificio, così Garibaldi si recò in Sardegna. Sbloccò la situazione con le autorità piemontesi e i volontari partirono per la Sicilia. Il 13 agosto il *Tükory*, con a bordo 150 garibaldini, tentò inutilmente di impossessarsi della nave da guerra borbonica *Monarca*, ancorata nel porto di Castellammare di Stabia.

⁷⁹ La spedizione organizzata da Agostino Bertani, chiamata spedizione Agnetta, salpò con il cargo l'utile da Genova il 25 maggio 1860. Con loro vi era Giulio Adamoli (1840-1926), un matematico ed Ingegnere, che fu Senatore del Regno, sottosegretario agli Esteri nel 1894 ed esploratore dell'Africa. Giulio Adamoli è autore di "Da San Martino a Mentana. Ricordi di un volontario". Ed. F.lli Treves, 1911, interessante affresco non solo della spedizione ma di tutto il periodo unitario. Il volume è reperibile in formato elettronico in <http://www.casata.adamoli.org>.

Il 13 agosto Clary lasciò Messina per Napoli. Il 15 agosto la nave inglese *Queen of England* sbarcò a Messina armi e munizioni. Garibaldi, appena rientrato dalla Sardegna, raggiunse Taormina dove era stata imbarcata la divisione Bixio sui vapori *Torino* e *Franklin*. Le due navi avevano fatto il giro della Sicilia per non farsi notare dalla flotta borbonica che controllava lo Stretto. I due vapori partirono da Taormina la notte del 18 agosto ed arrivano a Melito Porto Salvo all'alba del 19 agosto. I borbonici furono subito avvisati via telegrafo elettrico dell'arrivo dei garibaldini e giunsero sul posto la *Fulminante* e l'*Aquila*, comandate dal capitano borbonico Salazar. Le navi garibaldine *Torino*, che si era arenato, venne incendiato. Il *Franklin* riuscì a fuggire e a tornare in Sicilia. Tuttavia la sera del 19 agosto i 3.600 uomini di Garibaldi, che erano sbarcati, si misero in movimento. Un centinaio restarono a Melito per provviste ed approvvigionamenti. Garibaldi attaccò Reggio la notte tra il 19 e il 20 agosto e all'alba del 20 agosto la città era stata conquistata. La guarnigione borbonica si arrese la sera del 20 agosto. Sul lido di Favazzina, tra Scilla e Bagnara, il 22 agosto, sbarcarono le truppe guidate da Medici e da Cosenza. Le forze riunite di Garibaldi attaccarono i 4.000 soldati borbonici convenuti a Villa S. Giovanni. Li comandavano i generali Fileno Briganti e Nicola Melendez. Il generale Ruiz, vicinissimo a Villa S. Giovanni, decise di non sostenerli ed arretrò fino a Bagnara. Il comandante in capo per la Calabria, generale Giambattista Vial, non inviò i rinforzi richiesti da Briganti e Melendez. Inutilmente da Napoli si sollecitarono Ruiz e Vial ad intervenire. Il 23 agosto il generale Fileno Briganti (1802-1860), di origini chietine, si arrese. I suoi soldati, pensando ad un tradimento, lo uccisero e la questione non fu mai del tutto chiarita. Il 24 agosto anche

Melendez, ormai isolato, dovette cedere le armi. A fine agosto si arresero i forti di Altafiumara, di Torre Cavallo e di Scilla. La flotta borbonica, sotto il tiro dei forti, abbandonò lo Stretto. Il 30 agosto il generale Ghio si trovò circondato da Garibaldi a Soveria Mannelli e dovette arrendersi senza alcuna trattativa. Garibaldi entrò senza combattere a Cosenza. La via per Napoli era aperta e il 31 agosto Garibaldi partì per Castrovillari. I Garibaldini incalzavano, il 2 settembre Türr sbarcò a Sapri con l'avanguardia dell'esercito garibaldino, Garibaldi il 3 settembre Garibaldi arrivò a Sapri e il 6 settembre a Salerno, era 70 chilometri da Napoli.

Intanto il 4 settembre a Napoli fu tenuto un Consiglio di guerra che denunciò l'impossibilità di resistere a Garibaldi tra Salerno e Reggio Calabria, l'unica via d'uscita era costituire una linea di difesa tra il Volturno e il Garigliano, tra Gaeta e Capua. Francesco II, il 5 settembre, decise di abbandonare Napoli e ordinò di spostare le truppe tra Gaeta e Capua. Il 6 settembre, alle sei del pomeriggio, Francesco II partì per Gaeta sulla nave da guerra *Messaggero*. Lo accompagnavano la regina Maria Sofia di Baviera e pochi altri fedeli. I comandanti delle navi da guerra *Ettore Fieramosca*, *Ruggiero* e *Guiscardo* si rifiutarono di seguire il sovrano. Il governo borbonico restò a Napoli. Scrisse a Garibaldi per sollecitarne la venuta. Temeva i disordini che avrebbero potuto verificarsi in assenza di potere costituito. Nelle caserme napoletane rimanevano ancora 6.000 soldati fedeli a Francesco II. Li guidava il generale Cataldo. Il 7 settembre la nave *Partenope*, comandata dal capitano di vascello Roberto Pasca, raggiunse il re Francesco II a Gaeta. La mattina del 7 settembre Francesco II arrivò a Gaeta dove fu insediato il nuovo governo borbonico. Capo del governo venne nominato il generale Casella.

Comandante dell'armata il generale Ritucci. Arrivarono gli ambasciatori di Austria, di Prussia, di Russia e di Spagna. Il 6 settembre Cavour diede alla flotta l'ordine di salpare verso la destinazione di Ancona.

A Salerno la mattina del 7 settembre il Sindaco di Napoli, principe D'Alessandria, e il comandante della Guardia nazionale, generale De Sauget, vennero ricevuti da Garibaldi. Presentarono l'invito a recarsi a Napoli. Garibaldi decise di partire immediatamente, accompagnato da Bertani, Cosenz, Mario, Missori, padre Pantaleo, per raggiungere il capolinea del treno tra Cava dei Tirreni e Vietri. Salì sul treno con pochi altri garibaldini e si avviò verso Napoli tra due ali di folla. Garibaldi arrivò nella stazione di Napoli. Venne accolto da Liborio Romano, ministro dell'Interno del governo borbonico mentre il cardinale Sisto Riario Sforza non si fece trovare in Duomo. L'8 settembre fu costituito il nuovo governo a Napoli. Capo del governo fu nominato Liborio Romano, agli Esteri Francesco Crispi e alla guerra Cosenz. Prodittatore per le province napoletane divenne Agostino Bertani. Il generale Ghio, passato con Garibaldi, divenne comandante della piazza di Napoli. Il generale borbonico Cataldo si arrese e cedette il controllo dei forti di Napoli. L'ammiraglio Persano fece sbarcare le truppe sabaude. Il 9 settembre i garibaldini entrarono in Napoli.

Circa l'ingresso a Napoli dei garibaldini alcune cronache danno versioni molto negative, affermando che mai si vide uno spettacolo più disgustoso. Apparve un'accozzaglia formata da gente bieca, sudicia, famelica, disordinata, di razze diverse, ignorante e senza religione. Occuparono all'inizio Pizzofalcone, poi nei giorni seguenti si sparsero per la città, tutto depredando, saccheggiando ogni casa. Il giorno 11 Garibaldi con un decreto abolì l'ordine dei Gesuiti e ne fece confiscare tutti i beni. Furono incarcerati coloro nobili, sacerdoti, civili e militari che non volevano aderire al Regno di

Piemonte, furono liberati i delinquenti comuni. Il Palazzo Reale fu spogliato e i arredi e molti oggetti preziosi furono inviati, si dice, a Torino. Garibaldi con un decreto confiscò il capitale personale e tutti beni privati del Re dal Banco delle Due Sicilie, in nome del Piemonte. (<http://www.duesicilie.org/OLDSITE/comunicati/VicendeGaribaldine.html>)

In conclusione, al di là dei denigratori e dei seguaci, come sempre la storia delle guerre ha due facce, difficile stabilire con esattezza le verità. Abusi e violenze ci furono, non sappiamo se così forti come nelle critiche di parte o più attenuate come nella storia tramandata. Garibaldi fu sicuramente bravo ma fu parimenti abile nel trattare tanti capi dell'esercito borbonico, probabilmente avidi e corrotti, per indurli ad operare in suo favore. Quando si parla di Garibaldi si parla sempre delle sue doti di tolleranza, del suo amore per la giustizia e il suo disinteresse per il profitto personali. I denigratori affermano esattamente il contrario.

Circa la personalità di Garibaldi in una lettera, Vittorio Emanuele II ebbe a lamentarsi con Cavour circa l'eroe nizzardo, proprio dopo "l'incontro di Teano". Il Re e Cavour non avevano questa grande considerazione di un personaggio che sembrava essere molto scomodo. Scrive il Re a Cavour: *"... come avrete visto, ho liquidato rapidamente la sgradevolissima faccenda Garibaldi, sebbene - siatene certo - questo personaggio non è affatto docile né così onesto come lo si dipinge e come voi stesso ritenete. Il suo talento militare è molto modesto, come prova l'affare di Capua, e il male immenso che è stato commesso qui, ad esempio l'infame furto di tutto il danaro dell'erario, è da attribuirsi in gran parte a lui che s'è circondato di canaglie, ne ha eseguito i cattivi consigli e ha piombato questo infelice paese in una situazione spaventosa".*

(cfr. <http://www.duesicilie.org/OLDSITE/comunicati/VicendeGaribaldine.html>)

Le armate borboniche, inizialmente di 120.000 unità, nei fatti non riuscirono ad organizzare un'efficace resistenza, ripetiamo anche per via di documentati episodi di

corruzione degli stessi alti ufficiali del Regno. Episodi di tradimento si ebbero anche in Calabria, dove nel paese di Filetto lo sdegno dei soldati arrivò a fucilare, come ricordato, il generale Briganti, che il giorno prima, senza nemmeno combattere, aveva dato ordine alle sue truppe di ritirarsi.

APPENDICE 2

UNA MINISTORIA DEI SAVOIA

1.- Il Regno di Sardegna

Le origini del Regno di Sardegna, come era al tempo dell'Unità d'Italia, vanno collegate con la nascita di due stati, precisamente l'antico Regno di Sardegna (*Regnum Sardiniae et Corsicae*), istituito nel 1297 da papa Bonifacio VIII e con il Ducato di Savoia (che nasce nelnel 1416), poi Principiato, poi Regno. Il Regno di Sardegna fu istituito in ottemperanza al Trattato di Anagni del 24 giugno 1295, tale Regnoconfluì nel Principato di Casa Savoia solo nel 1720.

L'antico Regno di Sardegna e di Corsica⁸⁰ fu creato per risolvere la crisi politica e diplomatica sorta tra la Corona d'Aragona e il ducato d'Angiò a seguito della Guerra del Vespro per il controllo della Sicilia. L'atto di infeudazione, datato 5 aprile 1297, affermava che il Regno apparteneva alla Chiesa ed era assegnato “*in perpetuo*” ai Re della Corona di Aragona in cambio di un giuramento di vassallaggio e del pagamento di un adeguato censo annuo. Nel 1713 subito dopo la guerra di successione spagnola, questo Regno entrò a far parte, per breve tempo dei domini della casa austriaca degli Asburgo, per passare poi ai Savoia.

⁸⁰ Il nome della Corsica sparì rapidamente dalle carte ufficiali e la Sardegna entrò a far parte della Corona di Aragona. Rimase questa situazione fino al 1713, anche dopo che l'Aragona si legò sotto il profilo dinastico alla Castiglia.

La Contea di Savoia nacque attorno all'anno mille, sotto Umberto I Biancamano (970-1047) che è considerato il capostipite di Casa Savoia⁸¹.

Il “Conte” Umberto Biancamano sarebbe stato il figlio di Beroldo, discendente del sassone Vitichindo, nipote di Ottone II di Sassonia, quindi di origine germanica, e di Caterina di Schiren o di Baviera. Egli è considerato il capostipite della dinastia sabauda perché si tratta del primo personaggio storico della casata, chiamato *conte*, in un documento del 1003 del vescovo Oddone di Belley. Dopo di lui vi fu una lunga serie di Conti⁸² dei quali il lettore interessato può reperire dettagli in Internet, fino ad Amedeo VIII (1383 - 1451), che assunse nel 1416 il titolo di Duca di Savoia.

Il Ducato di Savoia nasce nel 1416 con l'assegnazione del Ducato da parte di Sigismondo di Lussemburgo (1368-1437) del Sacro Romano Impero al Conte Amedeo VIII di Savoia. Amedeo VIII riesce a trasformare il ducato in Principato di Savoia nel 1424, fonda l'Ordine di S. Maurizio e diviene **antipapa** con il nome di Felice V e come antipapa regna dal 1739 al 1749. Si dimise da antipapa per favorire la riunificazione della Chiesa, conservando la porpora cardinalizia.

Ad Amedeo VIII succede il figlio Ludovico, il generoso, e a questi ancora il figlio Amedeo IX il beato. Il successore è il Principe Carlo I di Savoia (1420-1499), figlio a sua volta di Amedeo IX, che ereditò il titolo di Re di Cipro, Gerusalemme e Antiochia dalla zia Carlotta di Lusignano⁸³ (1442-1487) che aveva sposato suo zio, il genovese Guido di Lusignano. I diritti rivendicati da Carlo I in linea

⁸¹ Le origini dei Savoia, a quanto sembra, furono effettuate da tale Giovanni d'Orville, storico di professione, che, per incarico di Amedeo VIII, e per altri regnanti dell'epoca, si occupava di trovare antenati illustri delle Casate d'Europa. A lui che si deve l'ipotesi sulle origini dei Savoia da Umberto Biancamano.

⁸² Amedeo I detto Coda - (+ 1051) e Oddone I (+ 1060) che, ingrandì notevolmente i suoi domini in Piemonte - Pietro I (1048-1078) - Amedeo II (+ 1080) - Umberto II il Rinforzato (+ 1103) - Amedeo III (1094 - 1148) - Umberto III il Beato (1136 - 1189), fieramente avverso al Barbarossa - Tommaso I (1178 - 1233), vicario imperiale di Federico II (1225) - Amedeo IV (1197 - 1253) - Bonifacio (1244 - 1263),- Pietro II detto il Piccolo Carlo Magno (1203 - 1268) - Filippo I (1207 - 1285) - Amedeo V il Grande, (1252/53 - 1323) – Edoardo il Liberale (1284 - 1329) - Aimone il Pacifico (1291 - 1343) – Amedeo VI, detto il Conte Verde (1334 - 1383) - a lui succedettero in linea diretta Amedeo VII detto il Conte Rosso (1360 - 1391) ed infine Amedeo VIII detto il Pacifico (1383 - 1451), che assunse per primo il titolo di Duca di Savoia (1416) e fu anche cardinale ed antipapa con il nome di Felice V.

⁸³ Il genovese Guido di Lusignano, attorno al 1100, sposando la regina Sibilla di Cipro, s'impadronì del Regno di Cipro, Gerusalemme ed Antiochia. Guido fu considerato il 1° Re della dinastia dei Lusignano.

maschile, divennero *de jure* e in seguito il titolo di Re di Cipro, Antiochia e Gerusalemme fu acquisito da casa Savoia e comparirà anche successivamente, dopo il titolo di Re di Sardegna, successivamente ottenuto. I Principi di Savoia, utilizzando abili e strategiche alleanze, otterranno il titolo di Re di Sicilia e il territorio siciliano nel 1713 sotto **Vittorio Amedeo II** (1666-1732), detto la *volpe savoiarda*, giocherà un ruolo importante. Il territorio siciliano infatti sarà ceduto agli Asburgo nei trattati che trasformeranno il Principato di Savoia in **Regno di Sardegna** appunto nel 1720. Questa del 1720 è di fatto la nascita del *nuovo Regno di Sardegna*, che nacque appunto dalla unificazione tra il Principato di Savoia e il regno di Sardegna. Il Principato di Savoia aveva acquisito il Regno di Sicilia e lo aveva scambiato tra il 1718 e il 1720, con le trattative diplomatiche di Londra e dell'Aia, con il Regno di Sardegna, definitivamente ceduto dagli Asburgo a Vittorio Amedeo II (già duca di Savoia). La casa Savoia così già detentrica del Principato del Piemonte e di altri territori continentali, nonché detentori del Reame di Cipro, Gerusalemme e Antiochia, benché insoddisfatti del nuovo acquisto del territorio sardo, ottennero finalmente un agognato titolo monarchico sul territorio italiano, titolo daloro così a lungo inseguito.

Vittorio Amedeo II (1666-1732) divenne, pertanto, il 17° re di Sardegna. Vittorio Amedeo fu un re singolare, ripudiava i fasti della corte, la mondanità e il lusso. Vestiva di semplice panno e le sue camicie erano di tela grezza. Torino si era pertanto trasformata radicalmente, per volere regio, le feste erano bandite, l'ostentazione di ricchezza era reato. Il Re dopo i trionfi politici e militari, si era sempre più chiuso in sé stesso, diventando schivo e solitario⁸⁴. In ogni caso alla sua morte nel 1732 gli succedette il **figlio Carlo Emanuele III (1701-1773)**, detto *Carlin il laborioso*, Re dal 1730 al 1773. Sotto il suo regno, che durò ben quarantatre anni, lo Stato di Sardegna continuò a militare al fianco delle grandi potenze nelle guerre di successione polacca ed

⁸⁴ La morte del primogenito adorato gli fece disistimare il figlio Carlo Emanuele con il quale ebbe pessimi rapporti, forse anche a causa di demenza precoce che lo portarono a fare stranezze e fecero degenerare il suo stato di salute.

austriaca. In tal modo il Regno di Sardegna ottenne considerevoli acquisizioni territoriali che ne spostarono il confine al Ticino. Poco stimato dal padre come guerriero, Carlo Emanuele III seppe invece dimostrare il contrario, circondandosi di militari di vaglia e ponendo, nelle cariche più alte dello Stato, persone capaci ed autorevoli.

A Carlo Emanuele III succede il figlio **Vittorio Amedeo III (1726-1796)** che fu Re dal 1773. Nonostante l'ottima formazione procuratagli dal padre ed al contrario di lui, si circondò di gente mediocre, rimase chiuso ad ogni tentativo di rinnovamento dei suoi Stati. Non a caso, in Sardegna, scoppiarono sanguinose rivolte contro il governo piemontese mentre sia nel Piemonte che nella stessa Savoia si manifestavano sintomi rivoluzionari. A questi gravi errori si aggiunse la riforma dell'esercito che egli volle rendere simile a quello prussiano. L'operazione non fu felice al punto che, dopo di lui, risultò necessaria una totale ristrutturazione. Vittorio Amedeo ebbe numerosi figli, ma nessuno di costoro ebbe figli a sua volta. Tre figli di Vittorio Amedeo (il primogenito, il terzogenito e il quintogenito) saranno successivamente Re per successive abdicazioni dei predecessori. Fu il figlio primogenito **Carlo Emanuele IV di Savoia (1751-1819)** a succedere a Vittorio Amedeo.

Carlo Emanuele IV fu Re dal 1796 fino alla sua abdicazione⁸⁵ del 1802 in favore del fratello Vittorio Emanuele I. Singolare lo storia di Carlo Emanuele IV che sposò, per procura, la sorella di Luigi XVI, Maria Clotilde di Borbone-Francia.

Nonostante il matrimonio fosse di interesse, la coppia fu per la vita molto ben affiatata, poichè condividevano entrambi infatti una fede cattolica forte e molto rigorosa. Non ebbero figli e secondo alcuni si disse che nemmeno avevano consumato il matrimonio. Carlo Emanuele fu un uomo psicologicamente fragile, malato, forse epilettico, fu profondamente provato dagli effetti della Rivoluzione Francese, dalla decapitazione del cognato Luigi XVI e di sua moglie. Trovò sollievo

⁸⁵ Nel 1802 Carlo Emanuele IV è costretto ad una abdicazione, impostagli dai francesi di Napoleone Bonaparte, che avevano conquistato il Piemonte, dopo la quale si ritira in Sardegna.

nella sua fede e nel 1794 divenne membro del terz'ordine di San Domenico, prendendo il nome di Carlo Emanuele di San Giacinto, si ritirò in convento e lasciò governare la moglie fino alla sua abdicazione del 1802.

A Carlo Emanuele successe il 3° fratello maschio **Vittorio Emanuele I** (1759-1824) che fu re dal 1802 fino alla sua abdicazione del 1821.

Vittorio Emanuele I tentò invano di recuperare le terre perdute partecipando alla terza coalizione⁸⁶ del 1805. Nemico di Napoleone si ritirò in Sardegna, la parte dei suoi domini, che non era stata conquistata da Napoleone, dove avviò alcune riforme amministrative. Rientrò in Piemonte solo dopo la sconfitta di Bonaparte nel maggio 1814. Vittorio Emanuele I è il Re sotto il quale si svolge il Congresso di Vienna e dopo il Congresso e la restaurazione riacquistò i suoi territori, con l'aggiunta di quelli dell'ex Repubblica di Genova. Abrogò i codici napoleonici, ripristinando le *Regie Costituzioni* di Vittorio Amedeo II, rifiutò di concedere una costituzione liberale, affidò l'istruzione al clero, ristabilì le discriminazioni in ambito lavorativo e giudiziario nei confronti di ebrei e valdesi. Durante la permanenza a Cagliari istituì il corpo dei Carabinieri e creò il ministero della marina.

Nel marzo 1821 esplose la rivoluzione liberale, ad opera dei carbonari, e sembrò che i sentimenti antiaustriaci dei cospiratori coincidessero con quelli del sovrano. Ma in realtà Vittorio Emanuele I non voleva concedere la costituzione, e di conseguenza il 13 marzo 1821 abdicò in favore del fratello quintogenito **Carlo Felice** (1765-1831), che fu re dal 1821 al 1831, è ultimo dei Savoia.

Poiché Carlo Felice si trovava in quel momento a Modena, Vittorio Emanuele I affidò temporaneamente la reggenza a Carlo Alberto, principe ereditario e futuro Re. Dunque Carlo Felice iniziò il proprio regno nel 1821, proprio nel bel mezzo dei moti carbonari di Torino che avevano visto molte persone scendere in piazza a reclamare una costituzione che facesse del regno di Sardegna un

⁸⁶ La terza coalizione fu un'alleanza militare creata nel 1805 da Gran Bretagna, Impero austriaco, Impero russo, Regno di Napoli e Svezia contro la Francia con lo scopo di togliere Napoleone dal trono imperiale e dissolvere l'influenza militare francese dal continente europeo.

regno liberale e moderno. Prima della sua ascesa al trono, per alcuni mesi, Carlo Alberto, principe di Carignano, come reggente del regno in sua vece, si era dimostrato estremamente liberale. Egli aveva infatti concesso la costituzione senza attendere l'approvazione del monarca e questi disapprovò l'operato e chiamò gli austriaci a intervenire in Piemonte, ordinando a Carlo Alberto come punizione di allontanarsi dalla corte. Tornato alla capitale, Carlo Felice abrogò immediatamente l'effimera costituzione promulgata da Carlo Alberto.

Come re, Carlo Felice fu perlopiù assente dalla capitale, innamorato dell'arte e della cultura. Sarà lui poi, nello stesso anno, ad acquistare buona parte della collezione che attualmente costituisce il Museo Egizio di Torino, ricevendo i reperti direttamente dal console francese Bernardino Drovetti, il quale era di origini piemontesi e aveva reperito questo materiale dalle spedizioni di Bonaparte. Nel 1827 Carlo Felice fece pubblicare il nuovo codice civile e penale degli stati sabaudi che andava a riformare il precedente, a sua detta ancora troppo impregnato di valori rivoluzionari. Dopo poco istituì anche la camera di commercio e la Scuola di Paleografia e Diplomatica. L'unica azione militare che portò avanti negli anni del suo regno fu una spedizione a Tripoli nel 1825 con lo scopo di bombardare la città quando il Bey aveva deciso di sottrarsi alle condizioni di alcuni trattati concordati con Vittorio Emanuele I, i quali affermavano il diritto per i Cittadini dello Stato Sabauda di poter trasmettere in eredità i beni posseduti in Tunisia.

Interessante la nomina di Carlo Alberto di Carignano quale Principe Ereditario. Intanto sulle successioni precedenti l'avvento del 3° e 5° fratello dipesero dalla circostanza che il 2° e il 4° fratello maschio erano morti in precedenza. Esisteva anche un figlio di Vittorio Emanuele I, che si chiamava Carlo Emanuele, che tuttavia morì bambino. Casa Savoia rimasene irrimediabilmente senza eredi maschi. Il Congresso di Vienna del 1815-16, tenne in conto questa circostanza, restituì il Piemonte ai Savoia e quindi a Vittorio Emanuele I, ma riconobbe come Principe Ereditario: Carlo Alberto di

Carignano, che era di un ramo cadetto. Alla sua nascita le possibilità di Carlo Alberto di salire al trono erano in sostanza nulle, in quanto settimo principe della dinastia dei Carignano, ramo secondario della famiglia Savoia. Carlo Alberto di Savoia-Carignano era cresciuto a Parigi, dove fu educato in casa e giocando per le strade con i suoi coetanei di ogni estrazione sociale, subendo quindi l'influsso delle idee rivoluzionarie. Rimasto orfano del padre, Carlo Emanuele di Carignano, morto a trenta anni, Carlo Alberto è educato dalla madre Albertina, d'idee liberali, come del resto il defunto marito.

Tuttavia nel 1831 Carlo Alberto di Carignano (1798-1849) fu il successore di Carlo Felice, un nuovo re di idee liberali. Carlo Alberto Amedeo di Savoia detto "il Magnanimo" o anche "Re Tentenna" (1798-1849) fu Re dal 1831 al 1849, successore quindi di Carlo Felice, e con lui si passa al ramo dei Savoia-Carignano. Carlo Alberto era alto due metri e tre centimetri, una statura eccezionale per l'epoca, parlava correntemente quattro lingue. Regna fino alla sua abdicazione in favore del figlio Vittorio Emanuele II (1820-1878), che avviene nel 1849.

Nel Regno di Sardegna la capitale era Torino, città che divenne una grande e importante capitale europea, anche se i Savoia, che poco compresero l'avvento dell'Illuminismo, rimasero ancorati, per l'amministrazione e la gestione pubblica a modelli rigidamente conservatori. Inoltre, la popolazione della Sardegna, ridotta a parte del Reame e governata da un Vicere piemontese, per imposizione del governo centrale piemontese fu gravata da un duro regime fiscale, da un pesante controllo della polizia e da un brutale sistema giudiziario e carcerario, tanto da creare dei continui forti malcontenti. Tuttavia, le idee della Rivoluzione francese erano ormai trapelate sull'isola tant'è che quando la Francia tentò di occupare militarmente la Sardegna, sfruttando anche l'inerzia del viceré, fu il parlamento a radunarsi, raccogliere le risorse e a opporre la milizia sarda al tentativo di sbarco francese. Le circostanze favorirono un'imprevedibile vittoria dei sardi e l'evento fece crescere la delusione verso il governo piemontese. Il 28 aprile del 1794 furono cacciati il viceré e tutti i funzionari

piemontesi e stranieri dall'isola. Il parlamento e la *Reale Udienza* presero il controllo della situazione e governarono l'isola per alcuni mesi, fino alla nomina del nuovo viceré. Nonostante ciò, ormai i problemi irrisolti emergevano con prepotenza, le città erano incontrollabili, le campagne in rivolta. L'inviato del governo a Sassari, Giovanni Maria Angioy, postosi a capo della ribellione, marciò verso Cagliari con l'intenzione di assumere il potere, abolire il regime feudale e proclamare la repubblica. Si opposero l'Aristocrazia, il Clero e parte della Borghesia. Così, nel 1796, con l'aiuto militare piemontese, bloccarono il tentativo rivoluzionario e l'Angioy dovette riparare in Francia, morendovi esule ed in miseria. Nel 1799, dopo che le armate napoleoniche, si erano impossessate dell'Italia settentrionale, e quindi del Piemonte, l'intera corte dei Savoia riparò a Cagliari. In tale situazione fino al Congresso di Vienna del 1816 il Regno di Sardegna si ridusse alla sola isola, mentre le spese di mantenimento della corte e dello stuolo di funzionari al seguito aggravò di molto la già precaria situazione delle casse del regno. Vi furono altri tentativi rivoluzionari successivi precisamente nel 1802 e nel 1812, entrambi furono soffocati nel sangue. Dopo il congresso di Vienna la Corte rientra in Piemonte e qualche anno dopo nel 1847 in applicazione ai dettami del congresso confluirono nel Regno tutti i possedimenti della Casa Reale sabauda con la cosiddetta *Fusione perfetta*, fu conservato il nome di *Regno di Sardegna* ancora per qualche anno, fino al raggiungimento dell'Unità d'Italia del 1861.

Carlo Alberto ha legato indelebilmente il suo nome alla promulgazione dello Statuto fondamentale della Monarchia di Savoia (4 marzo 1848)- noto, appunto, come *Statuto Albertino* - che rese il Regno di Sardegna, prima, e l'Italia, poi, una Monarchia costituzionale. Infatti il suo Statuto fu, fino all'adozione della Costituzione, la legge fondamentale e fondativa dello stato italiano. Sotto il suo regno nel 1831 fu scritta la Marcia Reale, inno del Regno d'Italia fino alla proclamazione della repubblica.

La sua simpatia iniziale per i liberali lo resero inviso al Re Carlo Felice di cui era Principe ereditario. Per cercare di riabilitarsi agli occhi del sovrano rispetto agli eventi del 1821 e le posizioni assunte,

Carlo Alberto, pensò di utilizzare l'opportunità che il destino gli mise a disposizione con la spedizione francese in Spagna. Infatti nel 1823 nella penisola iberica erano scoppiati i moti per obbligare il re Ferdinando VII a ripristinare quella stessa costituzione prima concessa e poi negata in Piemonte. Durante la campagna spagnola si distinse per il coraggio dimostrato trovandosi spesso in prima fila e ricevendo diverse onorificenze. Rischiò diverse volte la vita. Il suo nome restò legato alla battaglia del Trocadero (1823) con grande eco sui giornali europei. Dopo questa battaglia infatti le forze reazionarie liberarono il re e la regina di Spagna (cugina di Carlo Alberto) e ripristinarono l'ordine abolendo la costituzione. Carlo Alberto dunque in questa occasione combatté proprio contro quei liberali che solo qualche anno prima aveva favorito e aiutato durante i moti del 1821. Ciò ovviamente allontanò Carlo Alberto dalle simpatie dei suoi amici precedenti, ma trovò una giustificazione nel riottenere una legittimazione alla successione sul trono con il favore austriaco anche a seguito di un impegno firmato da Carlo Alberto a Parigi, in cui prometteva a Carlo Felice di non modificare le istituzioni politiche vigenti una volta salito al trono. Divenuto Re di Sardegna, le speranze di quanti auspicavano un periodo di riforme in senso liberale parvero vanificarsi. Infatti il nuovo monarca iniziò il suo regno dimostrando di non voler mutare nulla dell'ordine pre-costituito, fedele al documento firmato anni prima presso l'ambasciata del Regno sardo a Parigi. Fondò il consiglio di stato organo che avrebbe dovuto vigilare sull'istituto monarchico. L'alleanza con l'Austria fu consolidata anche dalla politica dinastica portata avanti dal re che fece sposare nel 1842 il figlio ed erede Vittorio Emanuele con la figlia della sorella Elisabetta e del viceré del Lombardo-Veneto, Maria Adelaide. La dinastia poté dirsi al sicuro nel 1844 quando nacque un erede: il futuro re d'Italia Umberto I, l'anno successivo sarebbe anche nato Amedeo futuro re di Spagna anche se solo per breve tempo. Nei confronti dei movimenti rivoluzionari e libertari condusse una severa politica reazionaria e represses duramente la cospirazione della Giovine Italia (1833) firmando numerose condanne a morte tra cui quella in contumacia di Mazzini.

In ogni caso anche se, in un primo tempo, Carlo Alberto tenne quindi un atteggiamento conservatore e filo-clericale simile a quello del suo predecessore, in seguito dopo l'avvento di Pio IX (Giovanni Mastai Ferretti, 1792-1878) che salì al soglio pontificio con la fama di Papa liberale il 16 Giugno 1846, assunse un atteggiamento più liberale, aprendo il Piemonte ad un cauto riformismo e si dedicò al riordinamento dello Stato, risanando le finanze, promuovendo lo sviluppo economico del Regno, riorganizzando l'esercito e dando impulso alle riforme amministrative.

Più in generale nel Regno, diede impulso all'agricoltura, alle Banche ed al commercio riducendo nel 1834 il dazio sul grano, abolendo il divieto di esportazione della seta grezza e abolendo il dazio di importazione sulle sete lavorate; nel 1842 promulgherà il nuovo Codice di Commercio e a partire dal 1843 stipulò trattati commerciali con gli altri stati italiani e le principali nazioni europee. Anche la giustizia civile e penale vennero riformate mediante l'introduzione nel 1837 del nuovo codice civile, poi nel 1838 del nuovo codice penale, stabilendo inoltre l'abolizione della tortura e della dissacrazione dei cadaveri dei condannati, nel 1847 fu pubblicato il codice di procedura penale. In campo militare quindi rese obbligatoria la ferma a quattordici mesi e fondò un corpo scelto: i Bersaglieri (1836). Questo atteggiamento riformista lo portò il 4 marzo del 1848 ad emanare, a seguito dei moti scoppiati in tutta la penisola con la concessione della costituzione a Napoli, **lo Statuto** che porta il suo nome (**Statuto albertino**) e che rimase in vigore in tutta Italia fino all'emanazione della Costituzione Repubblicana del 1948.

Da un punto di vista culturale creò una Corte, protesse gli artisti, fece erigere edifici per abbellire la città e monumenti alla memoria dei suoi predecessori, rinnovò gli Ordini cavallereschi e aiutò la Chiesa soprattutto mediante le opere della regina. Permise inoltre lo sviluppo di una vita politica in Piemonte, e visto l'interesse dimostrato per i progressi tecnologici arrivò a promuovere dei convegni scientifici e a firmare primo fra i sovrani italiani, la legge sul diritto d'autore. Sempre in ambito di

rinnovamento culturale fondò la Biblioteca Reale, la Pinacoteca, l'Accademia Albertina di Belle Arti e la Deputazione Reale di Storia Patria.

Poco dopo lo scoppio della guerra con l'Austria **fu adottato come vessillo il tricolore italiano** che, salvo l'eliminazione dello scudo sabauda, resta tuttora la bandiera dell'Italia. L'attuale bandiera italiana, infatti, discende direttamente da quella adottata dalle truppe di Carlo Alberto durante la prima guerra di indipendenza. Gli ultimi anni del suo regno sono indissolubilmente legati anche alla **sfortunata campagna del 1848-49 contro gli austriaci**. Questa guerra sarebbe passata alla storia con il nome di **prima guerra d'indipendenza**. Il Re dunque fedele alla costituzione appena emanata convocò un consiglio dei ministri per deliberare sulla guerra e allo stesso tempo chiese garanzie a Milano, visto che si appressava a prestare soccorso ai milanesi insorti durante le Cinque giornate di Milano (18/ 22 marzo, 1848) e il 24 marzo entrò in conflitto con l'Austria.

L'esercito del Regno di Sardegna, affiancato da un numero notevole di volontari giunti da tutta la penisola passò quindi il Ticino per liberare il Lombardo-Veneto dal dominio austriaco. Si comportò secondo i principi di una monarchia liberale sbagliando tattica, in quanto permise al generale Radetzky una tranquilla ritirata. Carlo Cattaneo lo accusò di essere arrivato solo a cose fatte; forse per il fatto che Cattaneo vedeva per Milano un governo repubblicano. Giunto a Milano il Re il 12 aprile, proclamò un plebiscito per l'annessione della Lombardia al Regno di Sardegna. Le operazioni belliche dei primi mesi sono ottime: i piemontesi battono gli austriaci, l'8 aprile a Goito, il reparto dei bersaglieri di La Marmora sconfigge un reggimento austriaco, il 30 aprile viene conquistata la piazzaforte di Pastrengo, il 30 maggio viene inflitta agli asburgici una seconda sconfitta a Goito. Il successo principale è la conquista della fortezza di Peschiera, che faceva parte del Quarilatero. I volontari della Toscana sconfissero gli austriaci il 29 maggio a Curtatone e Montanara. Nel frattempo il grosso dell'esercito austriaco era stato concentrato a Verona, che non insorse, e il 24-25 luglio i piemontesi vennero

sconfitti duramente a **Sommacampagna e Custoza**. La popolare marcia di Radetzky con cui si chiude il concerto di Capodanno a Vienna fu composta da Johann Strauss padre, per celebrare questa vittoria austriaca. Il 5 agosto Carlo Alberto abbandonò Milano, e il 9 agosto firmò l'armistizio di Salasco. Un anno più tardi, spinto soprattutto dal volere del Governo e del Parlamento, Carlo Alberto, anche per spirito di rivincita, ma con il parere contrario del figlio Vittorio Emanuele, riprese le ostilità. L'esito del conflitto fu disastroso. Il 20 marzo fu dichiarata la guerra disconoscendo l'armistizio sottoscritto, ma in soli 3 giorni l'esercito di Radetzky sconfisse quello piemontese a **Novara** il 23 marzo.

Le condizioni poste furono durissime e nella speranza che il suo Piemonte ottenesse condizioni meno severe, la sera stessa, Carlo Alberto **abdicò in favore del figlio Vittorio Emanuele** e lasciò l'Italia verso l'esilio di Oporto in Portogallo. Dopo pochi mesi Carlo Alberto muore e il 13 ottobre 1849 arrivò a Torino la salma e si svolse il funerale. Riposa nella cripta della basilica di Superga ultimo fra i sovrani regnanti ad essere sepolto in quel luogo.

Egli, assieme al primo ministro del piccolo Regno di Sardegna, il Conte Camillo Benso di Cavour, portò a compimento quel processo storico chiamato della *unificazione italiana*, tanto che gli fu attribuito l'appellativo di "*Padre della Patria*".

Vittorio Emanuele II di Savoia-Carignano (*Vittorio Emanuele Maria Alberto Eugenio Ferdinando Tommaso di Savoia*), nato a Torino il 14 marzo 1820 e deceduto a Roma il 9 gennaio 1878, è stato l'ultimo Re di Sardegna, regnandovi dal 1849 al 1861. Il Regno di Sardegna era costituito dall'attuale Piemonte e dalla stessa Sardegna e comprendeva le Province di Nizza e Savoia. Vittorio Emanuele II dal 1861 è stato il primo Re d'Italia ove ha regnato dal 1861 al 1878. *Una leggenda narra che da bambino il vero Vittorio Emanuele morisse bruciato per inadempienza di una Balia e che fosse stato sostituito dal figlio di un macellaio, ma nulla di ciò è stato di fatto provato, forse la leggenda è nata per certi suoi interessi per donne del popolo con le quali amava intrattenersi.* Vittorio Emanuele II,

sposa la cugina Maria Adelaide d'Asburgo-Lorena (1822-1855) – figlia della sorella di Carlo Alberto - dalla quale ebbe ben otto figli: Maria Clotilde (1843-1911), Umberto I (1844-1900) che fu Re d'Italia, Amedeo (1845-1890), Oddone Eugenio Maria (1846-1866), Maria Pia (1847-1911), Carlo Alberto (1851-1854), ed ancora due omonimi nati e morti nel 1855, entrambi di nome Vittorio Emanuele. Maria Adelaide muore 33-enne il giorno del funerale della suocera, per una violenta gastroenterite. Vittorio Emanuele II ebbe un durevole rapporto sentimentale con Rosa Vercellana, detta “*La Bella Rosin*” (1833-1855). Rosa , fu per vent’anni l'amante del Re e nel 1869 ne divenne la moglie morganatica (ovvero senza l'attribuzione del titolo di regina). Il Re le concesse (nel 1858) il titolo di Contessa di Mirafiori e di Fontanafredda. Si incontrarono nel 1847, quando la famiglia reale si era trasferita a Racconigi, Vittorio aveva 27 anni, era sposato e aveva già quattro figli. Lei aveva 14 anni ed era analfabeta. Dopo i primi incontri clandestini, la ragazza si trasferì nella palazzina di caccia di Stupinigi, in una dipendenza del parco. Vittorio mantenne la propria relazione con Rosa Vercellana per tutta la vita, nonostante le sue numerose amanti, ebbe da lei due figli: Vittoria (1848-1905) ed Emanuele (1851-1894). La relazione suscitò scandalo e ostilità a corte, ma Vittorio Emanuele non cedette alle pressioni, comprando per lei il castello di Sommariva Perno. Isolata e disprezzata dai nobili, Rosa Vercellana fu invece amata dal popolo per le sue origini contadine. Rosa trascorse gli ultimi anni della sua vita nel palazzo Beltrami di Pisa, che il re aveva acquistato per la figlia Vittoria, ove morì nel 1885. Casa Savoia vietò che venisse seppellita al Pantheon, non essendo stata regina; i figli fecero costruire, a Torino Mirafiori una copia ridotta del Pantheon detto "Mausoleo della Bela Rosin" per le sue spoglie poi al Cimitero Monumentale di Torino.

Accanto al Re occorre porre la figura , non meno importante di Cavour, personaggio difficile e complesso, ma parimenti al centro della nascita del nuovo stato.

Camillo Benso, Conte di Cavour⁸⁷ nasce a Torino il 10 agosto 1810, figlio di Michele Benso e di Adele di Sellon di Ginevra. Il nome gli fu dato in omaggio ai suoi padrini di battesimo che furono

⁸⁷ Molte notizie sono tratte da Focus Storia n.44 del 2010.

Camillo Borghese e Paolina Bonaparte, sorella di Napoleone. Fino al 1832 frequenta l'Accademia militare di Torino, rivelando la sua insofferenza per la disciplina. Divenuto ufficiale è mandato a Genova, dove conosce la marchesa Anna Giustiniani con la quale ha una intensa storia d'amore, considerata scandalosa poiché la marchesa aveva marito e figli. Lei si suiciderà alla fine della storia. Nel 1831 diviene Re Carlo Alberto e Cavour lascia l'esercito e dal 1832 al 1849 fa il sindaco di Grinzane, viaggia per l'Europa ed inizia dal 1835 occuparsi dell'amministrazione delle sue terre acquisendo grande esperienza nel mondo dell'agricoltura. Ma nel 1847 è direttore del giornale *Il Risorgimento* e viene eletto deputato. Nel 1848 partecipa con altri progressisti a un progetto di costituzione che sarà tenuto in considerazione nella stesura dello statuto Albertino. Dopo la fine della rovinosa prima guerra mondiale Carlo Alberto abdica in favore del figlio Vittorio Emanuele II, sotto il quale Cavour emerge e nel 1850 entra nel Governo D'Azeglio come Ministro dell'agricoltura, del commercio e della marina e successivamente anche delle finanze. Il Re mette in guardia D'Azeglio e gli dice: *"E va bin. Coma ch'al vuelo lor! Ma ch'a stago sicur che col li an poch temp an lo fica an't el pronio a tuti"*. Ed infatti appena due anni dopo Cavour si accorda con il capo dell'opposizione Urbano Rattazzi, rovescia il governo D'Azeglio e ne prende il posto creando un nuovo Governo, mentre Napoleone III diviene Imperatore. Dal 1854 al 1856 fa partecipare il Regno di Sardegna alla Guerra di Crimea, cosa che gli permette di sedersi al tavolo dei vincitori. Ancora nel 1858 firma un accordo segreto con Napoleone III di reciproco aiuto in caso di aggressione austriaca. Nel frattempo studia vari intrighi, sua cugina Virginia Oldoini, Contessa di Castiglione, diviene l'amante di Napoleone III. Il suo piano è provocare l'Austria e farsi aggredire. L'aggressione tarda a venire, Cavour medita il suicidio, come asserisce in una lettera al nipote Ainaldo dell'aprile 1859. Ma alla fine di Aprile l'Austria invia un ultimatum, il piano di Cavour è riuscito e scoppia la seconda guerra di indipendenza, alleata del Regno di Sardegna è la grande Francia. Il conflitto finisce a luglio con l'armistizio di Villafranca e il Regno di Sardegna guadagna la Lombardia, la Toscana e l'Emilia anche rinforzando l'annessione con dei plebisciti. Cavour, deluso e amareggiato dalle condizioni dell'armistizio, dopo accese discussioni con Napoleone III e Vittorio Emanuele, decise di dare le dimissioni da quello che è

stato il suo secondo Governo (1852-55 e 1855-59). Lo sostituisce per breve tempo Alfonso La Marmora (1804-1878), ma già nel Dicembre 1859 il Re lo richiama. Nel 1860, parte contro il suo volere l'impresa dei Mille che porterà all'unificazione d'Italia. Il 17 marzo 1861 il Re e Cavour firmano la legge che proclama la nascita del Re d'Italia, con la cessione di Nizza e Savoia. Il 6 giugno Cavour muore. Vari voci accompagnano la sua morte non ultimo che questa sia potuta avvenire nel letto di Bianca Ronzani, una ballerina ungherese, sua ultima amante, ma nulla è stato provato.

Si parla dei cosiddetti paradossi di Cavour: il primo era la sua fragilità, tanto che al di là della sua apparente austerità e forza più volte meditò il suicidio, il secondo Paradosso di Cavour era il suo anelare a guidare un paese di cui non conosceva bene la lingua e la grammatica. Nel 1835 scriveva a Cesare Balbo “... *la lingua italiana mi è rimasta, sino ad oggi, completamente estranea. Non solo non saprei servirmene con eleganza, ma mi sarebbe impossibile evitare di commettere errori numerosi e grossolani*”. Il terzo paradosso di Cavour era la sua scarsa o nulla conoscenza del territorio italiano. Aveva in età giovanile girato l'Europa ma da adulto era stato solo una volta a Firenze e mai per il resto dell'Italia. Non vide mai Roma e nemmeno Napoli ed era pieno di pregiudizi per il mezzogiorno. Pensava di costituire una confederazione di tre Regni Nord, Centro Sud, ma le cose non andarono così.

BIBLIOGRAFIA SUPPLEMENTARE

Molti elementi della bibliografia consultata appare nelle note poste a piè di pagina. Il seguente elenco è complementare rispetto a quello citato nelle note e di ausilio al lettore che volesse approfondire vari punti di proprio interesse.

[1] G. Cesare Abba, *Storia dei Mille*, Bemporad, 1926.

[2] C. Alianello, *La Conquista del Sud*, Rusconi 1972.

La sua prima edizione, nel 1972, ebbe un effetto dirompente: la storia del Risorgimento che si insegnava a scuola era tutta da riscrivere! Se non fu il primo a ricostruire la verità, Carlo Alianello, giornalista, storico e scrittore di origini lucane, ebbe il merito di essere il primo a farla arrivare al grande pubblico, portandola fuori da quei ristretti circoli culturali e accademici dove veniva a malapena sussurrata e subito occultata, ed ebbe il merito, ancora maggiore, di averla raccontata così com'era, senza il filtro delle ideologie tanto in voga presso gli intellettuali dell'epoca.

[3] Autori Vari, *Cronaca degli avvenimenti di Sicilia da aprile 1860 a marzo 1861*, Harvard College Library, 1863, pp. 78-80

[4] C. Bertolotti, *Il risorgimento visto dall'altra sponda*, Napoli, Berisio, 1962.

[5] R. Colapietra, *L'Abruzzo nel 1860*, in "Archivio storico delle Province Napoletane", AXL-LXXIX, Napoli, 1961.

[6] L. Del Boca, *Maledetti Savoia*, Milano, Piemme, 1998.

[7] G. De Sivo, *Storia delle Due Sicilie 1847-1861*, Ed. Trabant, 2009.

[8] A. de Marsico, *Discorsi sull'unità d'Italia*, Schena Ed., 1997.

[9] G. Di Fiore, *I vinti del Risorgimento*, Utet, Torino, 2004.

[10] C. Gambacorta, *Storia di Civitella del Tronto*, S. Atto (TE), ed. grafiche Italiane, 1992.

- [11] R. Martucci, *L'invenzione dell'Italia unita: 1855-1864*, Firenze, Sansoni, 1999.
- [12] C.Pellion di Persano, *La presa di Ancona: Diario privato politico-militare*, Pordenone, 1860.
- [13] A.Petacco, *Il Regno del Nord.1859: il sogno di Cavour infranto da Garibaldi*, Mondadori, 2009.
- [14] R.Romeo, *Vita di Cavour*, Bari, Laterza, 2004.
- [15] F.Russo (a cura di), *Giuseppe Garibaldi. Memorie*, Roma, Avanzini e Torraca, 1968.
- [16] A.Scarselli, *Notaresco patriottica e guerriera*, Teramo, Tip. De Arcangelis, 1950.
- [17] A.Scirocco, *Garibaldi: battaglie, amori, ideali di un cittadino del mondo*, Laterza, 2001.
- [18] L.Villari, *Bella e perduta. L'Italia del Risorgimento*, Laterza, 2009.
- [20] S. Zuccalà, *San Lorenzo sull'Aspromonte e l'unità d'Italia*, Laruffa Ed., 2010.
- Come l'eroismo di un popolo consentì lo sbarco di Garibaldi a Melito Porto Salvo.