

**La metamorfosi di uno spazio regionale: il caso veneto,  
1750-1950**

Giovanni Favero

Università Ca' Foscari Venezia

[150]

**Resumen**

Este trabajo examina los cambios que se produjeron en la estructura económica de la región de Venecia desde la caída de la República de Venecia hasta el período posterior a la segunda guerra mundial, centrándose en la construcción y en la evolución de la infraestructura de transporte, en relación con los eventos políticos de el área. Las fuentes estadísticas y la literatura histórica disponible son utilizadas aquí para estudiar la transición de un sistema compuesto por diferentes áreas económicas, aproximadamente coincidentes con las cuencas de los ríos principales que convergen en la laguna de Venecia, a un "corredor" policéntrico que conecta las principales ciudades de la llanura. Este cambio fue posible gracias a la red de transporte por carretera y ferrocarril construida durante el siglo 19, pero a su vez el modelo espacial descentralizado resultante influyó en la evolución de la red de los tranvías durante el siglo 20 y explica los efectos peculiares de la opción política a favor del transporte por carretera después de la segunda guerra mundial.

**Palabras clave**

Ferrocarriles, Desarrollo regional, Desarrollo industrial, Redes de transporte

**Códigos JEL**

L9, O2, N7

**Abstract**

This paper takes into exam the changes occurring in the economic structure of the Venetian region from the fall of the Republic of Venice until the post-WW2 period, focusing on the construction and development of transport infrastructure, in connection with the political vicissitudes of the area. Statistical sources and the historical literature available are used here in order to study the transition from a system composed by different economic areas, approximately coinciding with the major river basins converging into the Venetian lagoon, to a poly-centric 'corridor' connecting the main cities of the plain. This change was made possible by the network of road and rail transport built during the 19th Century, but in its turn the resulting decentralised spatial pattern affected the development of tramways network during the early 20th Century and explains the peculiar effects of the political choice in favour of the road transport made after WW2.

**Key words**

Railways, Regional development, Industrial development, Transport networks

**JEL Codes**

L9, O2, N7

## **La metamorfosi di uno spazio regionale: il caso veneto, 1750-1950**

*[Fecha de recepción del original: 07-04-2012 ; versión definitiva 01-06-2012]*

**Giovanni Favero**

Università Ca' Foscari Venezia

### **1. Introduzione: un caso regionale**

Questo articolo colloca il processo di costruzione e sviluppo di una moderna rete di trasporto ferroviario nel contesto delle trasformazioni che investirono l'economia di un'area regionale, quella "veneta", soggetta a numerose ridefinizioni nel corso dei secoli qui presi in considerazione<sup>1</sup>.

Nel testo che segue si faranno quindi molteplici riferimenti al rapporto (di complementarità o di competizione) tra altre modalità di trasporto e la ferrovia, ma la periodizzazione adottata tende a concentrare l'attenzione su quella che si potrebbe definire l'"età della ferrovia", sia pure con una lunga premessa dedicata al contesto in cui furono poste le condizioni per l'avvio di una fase di infrastrutturazione ferroviaria intensiva, che prende avvio durante la dominazione austriaca e si chiude di fatto poco dopo la seconda guerra mondiale.

Se la scansione cronologica è chiara, meno facile risulta in realtà giustificare l'ambito geografico indagato: lo Stato da Terra della Repubblica veneta comprendeva infatti l'attuale Veneto, il Friuli e le provincie di Brescia e Bergamo, oggi parte della Lombardia. Le guerre napoleoniche e la successiva dominazione austriaca segnarono la definitiva assegnazione delle provincie di là dal Garda a Milano, ma Udine continuò a essere annoverata fra le "provincie venete" fino alla seconda guerra mondiale, quando la riduzione della Venezia Giulia all'immediato entroterra di Trieste e Gorizia rese opportuna l'istituzione, nel corso del processo di definizione amministrativa delle regioni, intrapreso solo nel 1947, di una regione Friuli – Venezia Giulia.

---

<sup>1</sup> Questo articolo amplia in una prospettiva di lungo periodo l'indagine che in un precedente lavoro era stata limitata ai settant'anni compresi tra la caduta della Repubblica e l'Unità: Favero (2008).

[152]

Non sembrerebbe aver senso dunque applicare a un passato di lungo periodo le categorie amministrative regionali odierne, tanto più che andando a verificare nel dettaglio vedremo subito che all'area veneta non è nel lungo periodo applicabile il concetto di "regione economica", organicamente articolata su specializzazioni fra loro complementari, ma è possibile piuttosto identificarvi diverse aree economicamente collegate alle aree vicine tanto quanto ad altre regioni e ai mercati esteri. Per comprendere le logiche stesse che presiedono alla costruzione della rete ferroviaria appare necessario quindi tenere in considerazione anche le aree oggi confinanti con la regione amministrativa: il Friuli da un lato, la Lombardia veneta dall'altro, senza dimenticare il Trentino e la bassa pianura emiliana. L'inquadratura prescelta consente peraltro di considerare tutta una serie di fenomeni che mettono in discussione i consueti schemi di spiegazione che collegano lo sviluppo dei trasporti all'integrazione commerciale e allo sviluppo economico, per far emergere la complessità delle logiche strategiche che sottendono la costruzione di infrastrutture che finiscono per formare una rete talvolta senza un progetto organico preesistente.

Sarebbe infatti fuorviante immaginare che scopo precipuo della costruzione della rete ferroviaria veneta fosse l'integrazione di diverse aree in un quadro regionale. Strategie più ampie, di carattere nazionale e internazionale, presiedono infatti allo sviluppo dei grandi assi ferroviari, da quello longitudinale verso Milano, costruito in età asburgica per contrastare la complementarietà con Genova, a quelli latitudinali da Verona verso Trento e Innsbruck, da Udine verso Vienna e da Padova verso Bologna e Roma. Lo stesso sviluppo di diramazioni e collegamenti complementari tra città e centri minori durante l'età liberale ottocentesca segue spesso la stessa logica, presentando come esigenza (o per lo meno interesse) del commercio nazionale il passaggio della ferrovia per una località piuttosto che per un'altra. A livello locale, l'integrazione è invece un chiaro obiettivo su scala provinciale, che solo in alcuni casi sviluppa effettive complementarietà di livello più ampio, a seconda degli interessi privati delle società ferroviarie coinvolte. Ne risulta un peculiare policentrismo "a corridoio" che caratterizza a lungo, e in parte (mutate le modalità di trasporto dominanti) ancor oggi, la struttura urbana regionale: a una forte gravitazione su poli collocati fuori regione (Milano innanzitutto, ma anche Trieste o Bologna) dei flussi di lunga percorrenza corrisponde la presenza di reti infrastrutturali minori centrate sui capoluoghi provinciali di pianura, che coincidono con le stazioni principali dell'asse longitudinale.

## **2. Prima della ferrovia: una regione nella bufera**

La Terraferma veneta non costituiva di fatto una "regione economica" coesa nemmeno prima della caduta della Repubblica, come alcuni studi hanno ben dimostrato<sup>2</sup>. L'origine di questa peculiare caratteristica del territorio veneto può essere fatta risalire alle modalità di costituzione dello Stato da Terra, esito delle conquiste veneziane di inizio Quattrocento, che nel corso di un secolo arrivano a definire confini che rimasero di fatto immutati fino al 1797. Nonostante i tentativi fatti nel Cinquecento per imporre il passaggio dall'emporio di Rialto di tutte le merci dirette al di fuori dello Stato, soltanto il Padovano, il Trevigiano e il Bellunese e parte del Vicentino trovarono

---

<sup>2</sup> Lanaro (1999); Sella (1994); Pezzolo (1997); Costantini (1998).

nella capitale lo sbocco principale per l'esportazione delle loro produzioni manifatturiere. L'area friulana, prevalentemente agricola, manteneva comunque rapporti privilegiati con il confinante Impero asburgico; d'altra parte i prodotti tessili vicentini e veronesi, grazie ai privilegi commerciali mantenuti in seguito alle dedizioni quattrocentesche, prendevano spesso e volentieri la via delle fiere adriatiche passando il Po prima di arrivare in Laguna, e talora andavano a mischiarsi con le produzioni bresciane e bergamasche che finivano al di là dell'Adda, nello Stato di Milano.

[153]

In questo contesto, tuttavia, la politica mercantilista focalizzata sugli interessi dell'emporio veneziano non fu modificata se non per progressivi adattamenti, con il risultato di rallentare la decadenza del porto di Venezia senza tuttavia consentire una riorganizzazione della funzione commerciale su scala regionale. La centralità del porto insulare finì per attribuire a lungo funzione privilegiata alle vie d'acqua coincidenti con i fiumi che originariamente sfociavano nella laguna di Venezia (Brenta e Piave), mentre le strade di accesso a Mestre da Padova (Miranese), da Treviso (Terraglio) e da Bassano (Castellana) svolgevano funzione complementare. In tale contesto, d'altra parte, il fiume Adige, che collegava direttamente Verona a Trento, rappresentava nel suo tratto di pianura prossimo alla foce la principale via per traffici di contrabbando o autorizzati che non passavano per la città dominante, assieme ovviamente agli affluenti del Po come il Mincio e l'Adda<sup>3</sup>.

**Figura 1. La Repubblica di Venezia nel 1766**



Elaborazione dell'autore.

<sup>3</sup> Gullino (2007).



effetti di forte selezione delle manifatture a livello locale, e a una politica fiscale e daziaria volta a penalizzare le attività di trasformazione delle materie prime agricole e della seta greggia, favorendone l'esportazione verso la Francia<sup>5</sup>.

La struttura istituzionale su cui si reggeva l'economia della Repubblica fu minata alla radice dall'abolizione di tutto un sistema di garanzie sociali, dalle corporazioni all'annona, e dalla soppressione dei privilegi nobiliari ed ecclesiastici, che obbligò tutti i proprietari terrieri a confrontare la produttività delle loro aziende con l'aumentata pressione fiscale, determinando un rapido passaggio di mano delle terre, divenute alienabili, dalla nobiltà veneziana a nuovi proprietari, per lo più residenti nelle città di terraferma e che li spendevano il denaro accumulato<sup>6</sup>. La difficilissima situazione della città di Venezia era di fatto il risultato del dirottamento della rendita fondiaria e fiscale e del declassamento amministrativo della città a capoluogo provinciale: i proventi delle tasse furono infatti destinati, su richiesta del nuovo ceto dirigente, soprattutto allo sviluppo di servizi e infrastrutture urbane in terraferma<sup>7</sup>.

[155]

**Figura 3. I dipartimenti napoleonici in area veneta nel 1810**



Elaborazione dell'autore.

Con il Congresso di Vienna, nel 1815 le provincie venete furono di nuovo annesse all'Impero asburgico, assieme alla Lombardia. Lungi dal ripristinare la libera

<sup>5</sup> Fontana (1992); Roverato (1986), pp. 17-48.

<sup>6</sup> Costantini (1987); Berengo (1963), p. 172.

<sup>7</sup> Mancuso (1984), pp. 64-66.

[156]

circolazione delle merci, tuttavia, il governo austriaco istituì immediatamente nuove barriere doganali lungo il Mincio e ai confini settentrionali con il Tirolo e la Carinzia. Così facendo, accoglieva peraltro le richieste avanzate in tal senso dai rappresentanti veneti: l'immediata riapertura dei commerci minacciava infatti di mettere fuori mercato i prodotti dell'agricoltura locale, scarsamente competitiva, dato l'afflusso di enormi quantità di cereali dalla Russia attraverso il Mar Nero e il Mediterraneo. Il governo austriaco individuava d'altra parte nei nuovi territori italiani in primo luogo un mercato di sbocco per i prodotti delle industrie austriache e boeme: lungi dal favorirne la ripresa manifatturiera, che avrebbe fatto concorrenza alle "importazioni" transalpine, preferì incentivarne la specializzazione agricola introducendo un protezionismo agricolo interno che consentisse ai proprietari terrieri veneti di ricavare dalla vendita dei loro prodotti sul mercato regionale profitti sufficienti<sup>8</sup>.

La città di Venezia recuperò un ruolo di seconda capitale del viceregno Lombardo-Veneto, ma le attività commerciali e manifatturiere restavano in uno stato di estrema decadenza. Solo l'istituzione nel 1830 del porto franco, che garantiva alla città l'esenzione da ogni tariffa doganale, consentì una limitata ripresa delle manifatture, mentre il porto sviluppò una modesta funzione di scalo complementare a quello di Trieste. Alla crisi di Venezia faceva da contraltare l'evidente vitalità dei capoluoghi della terraferma: i proprietari terrieri locali diedero vita a nuove iniziative in campo bancario e finanziario, utili a gestire l'investimento delle rendite agricole, e si fecero carico di rappresentare gli interessi urbani all'interno delle Congregazioni provinciali, dirottando parte delle entrate fiscali verso il miglioramento dei trasporti<sup>9</sup>.

### **3. La costruzione del "corridoio" ferroviario: un lascito della dominazione austriaca**

Cospicui investimenti furono destinati dal governo austriaco alla costruzione di nuove infrastrutture di trasporto e al rinnovamento di quelle esistenti, innanzitutto per rispondere a esigenze di carattere militare, ma anche nello sforzo di favorire una migliore integrazione delle province italiane con il resto dell'Impero. Particolarmente importanti furono i lavori di sistemazione della rete stradale, che modificarono il quadro regionale delle vie di comunicazione favorendo uno sviluppo policentrico. La Strada Maestra che collegava Venezia a Milano fu completamente rinnovata e ampliata; furono inoltre aperti due nuovi collegamenti transalpini: la Strada di Vallarsa, aperta nel 1824, da Vicenza, passando per Schio e Valli del Pasubio arrivava a Rovereto, dove si congiungeva con la Strada di Alemagna, completata nel 1830, che da Verona portava a Trento e Bolzano e di lì in Austria e Germania. Da Verona, tre strade militari si dipartivano verso le altre tre fortezze austriache del Quadrilatero, Peschiera, Mantova e Legnago. L'apertura di nuove strade carrozzabili consentì un calo dei costi di trasporto, rinvigorendo il commercio regionale e integrando in un mercato più vasto anche le aree periferiche di collina e montagna attraversate dalle nuove direttrici<sup>10</sup>.

---

<sup>8</sup> Zalin (1969).

<sup>9</sup> Tonetti (1997).

<sup>10</sup> I.R. Governo di Venezia (1832); Mancuso (1984), pp. 69-70.

Negli 1840 furono poi avviati i lavori per la costruzione della Ferrovia Ferdinandea da Milano a Venezia, che diedero impiego a una forza lavoro agricola in buona parte sottoccupata. Il progetto di collegare il capoluogo lombardo a Venezia e di lì, via mare, a Trieste, serviva in primo luogo a garantire la rapida mobilitazione delle truppe, ma anche a scoraggiare, in prospettiva, la tendenza delle industrie lombarde a importare le materie prime di cui necessitavano attraverso il porto savoiardo di Genova, promuovendo il ruolo complementare del porto di Venezia. All'apertura del tratto da Padova a Mestre nel 1842 fece seguito nel 1846 il collegamento da Padova a Vicenza e la costruzione del ponte sulla laguna tra Mestre e Venezia. Stazioni di posta garantivano un collegamento in carrozza tra i capolinea della ferrovia in costruzione.

[157]

Dal lato lombardo, i lavori subirono un forte ritardo in seguito al contrasto sull'opportunità di collegare Milano a Brescia attraverso una ampia deviazione per Bergamo, utile a collegare l'importante fiera commerciale della città con il resto della regione, oppure per la via più diretta di Treviglio, soluzione infine formalmente approvata. Dopo l'apertura del tratto fino a Treviglio nel 1846, tuttavia, la costruzione della linea lombarda fu interrotta, per riprendere, come si vedrà, soltanto nel decennio successivo<sup>11</sup>. Ciononostante, favoriti dal graduale miglioramento delle comunicazioni, i legami tra le province venete e Milano si fecero via via più intensi nel corso dei decenni della Restaurazione: all'ascesa del capoluogo lombardo come centro commerciale, finanziario e di servizi corrispondeva una sua accresciuta influenza su tutta l'area lombardo-veneta. Nel contempo, l'accresciuta accessibilità delle città poste sulle principali strade e lungo la ferrovia (il cui percorso veneto seguiva quello della Strada Maestra) pose le basi per una prima selezione economica tra le diverse aree della regione, a tutto scapito delle province di Belluno e soprattutto di Rovigo.

Quel che si rileva è infatti un rafforzamento delle aree e dei centri disposti lungo l'asse stradale e ferroviario che collegava in senso longitudinale Milano a Venezia, prolungandosi verso Treviso e Pordenone in direzione di Udine, e lungo le nuove vie di comunicazione dirette a nord, in particolare nelle zone pedemontane ricche di corsi d'acqua utilizzabili come forza motrice e forti di una tradizione proto-industriale. Spiccavano in particolare, accanto alle città capoluogo, i poli manifatturieri dell'Alto Vicentino, dell'Alto Trevigiano e del Pordenonese<sup>12</sup>. Questo graduale processo di specializzazione fu favorito dalla privatizzazione degli antichi beni comuni, che produsse un impoverimento delle aree periferiche ma divenne stimolo alla specializzazione cerealicola nelle fertili pianure del Veneto centrale, ben collegate alle vie di traffico, e spinse a sviluppare attività manifatturiere complementari all'agricoltura nelle aree collinari e montuose a tradizione proto-industriale<sup>13</sup>.

---

<sup>11</sup> Sulla ferrovia Ferdinandea lo studio più completo esistente è Bernardello (1996): a questo si rinvia per una discussione approfondita delle diverse posizioni.

<sup>12</sup> Roverato (1996), pp. 29-46.

<sup>13</sup> Zalin (1969), pp. 154-159, 239 (con riproduzione anastatica del decreto del 1839, attuato in forma discontinua nei due decenni successivi). Per una analisi dettagliata degli effetti differenziali dell'abolizione dei beni comuni sulla provincia di Udine in particolare, vedi Bianco (1983).



**Figura 4. Le province dell'I.R. Governo veneto nel 1846**

[158]



Elaborazione dell'autore.

Dopo l'interruzione legata alla rivoluzione e alle successive guerre del biennio 1848-1849, gli anni Cinquanta videro ampliarsi le possibilità di esportazione per quelle industrie che erano ormai in grado di reggere la concorrenza delle manifatture imperiali, grazie all'apertura di nuovi mercati di sbocco nei ducati padani di Parma e Modena in seguito agli accordi doganali entrati in vigore nel 1854, e al sia pur difficoltoso proseguimento dei lavori della ferrovia Ferdinandea.

Già nel 1849, immediatamente dopo la fine delle ostilità, veniva aperta al traffico civile la tratta da Vicenza a Verona. Nel 1851 venivano poi ultimate due diramazioni dalla linea principale, l'una da Mestre a Treviso e l'altra da Verona a Mantova. Il tracciato di quest'ultima fu deciso dal governo sulla base di ragioni strategiche militari che imponevano di mantenerlo a distanza di sicurezza dalle fortificazioni, compromettendone l'utilità commerciale. In seguito a questo e ad altri episodi, i contrasti insorti con la società Varé e Wagner portarono il governo a revocare la concessione nel 1852. Di conseguenza, i lavori furono nuovamente sospesi, per riprendere lentamente con l'apertura nel 1854 di un nuovo tronco che da Verona passava per Brescia e proseguiva fino a Coccaglio (in direzione di Treviglio), nonché nel 1855 della tratta da Treviso a Pordenone e di lì a Casarsa (in direzione di Udine).

Nel 1856 il governo lombardo-veneto cedeva infine in concessione per novant'anni tutte le sue linee alla costituenda Società delle strade ferrate Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale, costituita su iniziativa dei banchieri Rotschild e del Duca di Galliera. La capacità di investimento e la lucidità strategica dei Rotschild consentirono nei decenni successivi di fare di Milano lo snodo ferroviario più importante d'Italia e la porta verso l'Europa, nonostante la rete lombarda apparisse in

quel momento decisamente meno sviluppata rispetto a quella piemontese<sup>14</sup>. Lungo la direttrice per Venezia, una nuova convenzione stipulata nel 1857 chiudeva la questione, di fatto ancora irrisolta, relativa al tracciato della ferrovia tra Brescia e Milano, sciogliendo la Società dall'obbligo di costruire una linea tra Bergamo e Monza (così da soddisfare l'esigenza di collegare la prima a Milano) e unendo invece Coccaglio a Treviglio attraverso una lunga deviazione per Bergamo, che infine consentiva di andare da Venezia a Milano in treno senza interruzioni. La Società avrebbe valutato allo scadere della convenzione nel 1862 la convenienza commerciale di congiungere Coccaglio a Treviglio con una linea diretta, che sarebbe stata infine realizzata soltanto nel 1878<sup>15</sup>.

[159]

Per quel che riguarda le provincie venete, nel 1860 veniva infine aperto al traffico dalla Società delle ferrovie lombardo-venete il tratto da Casarsa a Udine della ferrovia proveniente da Venezia e Treviso, che si collegava così direttamente con la linea appena ultimata che univa Udine a Trieste, al di là del confine con i domini illirici dell'Impero. Allo stesso modo, nel 1859 veniva completato il tratto della ferrovia della valle dell'Adige da Verona fino al confine con i domini tirolesi. I migliori collegamenti con le altre regioni dell'Impero favorirono in questa fase non solo un aumento delle esportazioni di lane dall'Alto Vicentino, di stoviglie da Vicenza, Treviso e Pordenone, di pelli conciate da Arzignano e di tessuti dal Veronese e dal Trevigiano, ma anche la diffusione in area veneta di parassiti ed epizoozie già diffuse in altre aree d'Europa e letali per alcune attività specializzate, come l'oidio della vite e la pebrina del baco da seta<sup>16</sup>.

Nel 1859 la seconda guerra d'indipendenza tolse la Lombardia all'Austria, riducendo le provincie venete, Mantova e Peschiera a un'appendice meridionale dell'Impero, isolata dal resto d'Italia e gravata da pesanti tasse giustificate dalla necessità di un ulteriore rafforzamento della presenza militare austriaca.

Questa difficile fase ebbe termine nel 1866, con l'unificazione all'Italia delle provincie venete in seguito alla guerra austro-prussiana. Quel che va sottolineato è che la struttura economica della regione annessa al Regno d'Italia nel 1866 appare il risultato del profondo processo di riorganizzazione territoriale avvenuto dopo la caduta della Repubblica di Venezia. La presenza di vivaci poli manifatturieri, accanto a zone ad agricoltura moderna e ad aree depresse, e un marcato policentrismo urbano concentrato lungo l'asse stradale e ferroviario che congiungeva Venezia a Milano erano il risultato dei pesanti interventi infrastrutturali ed economici voluti dal governo asburgico, continuati anche nell'ultima fase con la costruzione del tratto da Innsbruck al Brennero della ferrovia tirolese e della ferrovia da Padova a Rovigo.

---

<sup>14</sup> Giambiasi (1995).

<sup>15</sup> Crispo (1940), pp. 35-36.

<sup>16</sup> La produzione di vino alla fine degli anni Cinquanta dell'Ottocento era ridotta a un decimo rispetto a prima del 1848: Romani (1982), pp. 154-156; i bozzoli prodotti erano d'altro canto calati a circa un terzo: Berengo (1963), p. 303.

Figura 5. Le province dell'I.R. Governo veneto nel 1860

[160]



Elaborazione dell'autore.

Nel corso dei successivi decenni unitari il diramarsi di tutta una serie di linee minori, convergenti sui principali centri urbani situati lungo la linea principale, avrebbe reso visibile anche dal punto di vista infrastrutturale l'effetto selettivo esercitato dal “corridoio” sullo sviluppo delle aree a esso immediatamente adiacenti, a scapito di quelle più lontane<sup>17</sup>. Un ulteriore effetto del completamento della linea ferroviaria fu quello di far gravitare l'intera regione verso terminali a essa esterni: una volta interrottosi, in seguito all'unificazione delle province venete al Regno d'Italia, il rapporto con Trieste, Milano divenne così il centro privilegiato di riferimento per il commercio e per la finanza anche per l'area veneta. Infine, va segnalato come l'effetto della costruzione della ferrovia sui centri da essa attraversati sia stato diverso a seconda delle situazioni e non sempre immediatamente positivo: il caso di Verona, destinata a diventare lo snodo ferroviario principale tra la direttrice est-ovest e quella nord-sud, è da questo punto di vista esemplare. Come alcune ricerche hanno dimostrato, a mano a mano che i tratti ferroviari si collegavano tra loro, la città sperimentò un graduale declino del traffico fluviale verso il Tirolo e la Germania e della funzione di scalo privilegiato che le era garantita dal porto sull'Adige, senza per questo acquistare immediatamente una nuova funzione logistica e di intermediazione commerciale, che soltanto nei decenni successivi avrebbe a fatica ritrovato<sup>18</sup>. Soltanto la riorganizzazione del commercio in un diverso contesto nazionale avrebbe restituito convenienza a situare a Verona case di spedizione, magazzini e fiere commerciali.

<sup>17</sup> Sul concetto di “corridoio” applicato all'asse tra Venezia e Milano, vedi Magrini & Martellato (2000).

<sup>18</sup> Ferrari (2003), pp. 152-153.

#### 4. Dal “corridoio” alla rete: arborescenze e conflitti in età liberale

La guerra del 1866 influenzò il processo di infrastrutturazione del territorio modificandone in parte l'orientamento e ritardandone il completamento. Il collegamento ferroviario verso nord da Ala sul confine tirolese verso Trento e da Bolzano al Brennero verso Innsbruck venne in effetti completato nel 1867, rispettando gli impegni assunti dall'Impero asburgico nel trattato di pace per favorire il completamento dei collegamenti internazionali esistenti, che furono estesi poi col trattato di commercio immediatamente successivo alla linea della Valsugana e alla Pontebbana<sup>19</sup>. Tuttavia, dopo l'annessione delle provincie venete all'Italia, il progetto di una ferrovia che collegasse Vienna a Trieste via Udine abbreviando il tortuoso percorso del Semmering (che passava per Graz e Lubiana) fu temporaneamente abbandonato. Venne anzi rapidamente completata e aperta al traffico nel 1871 una diramazione lungo la linea del Brennero, da Fortezza verso San Candido e Villach, che collegava direttamente il Tirolo a Maribor sulla linea del Semmering senza passare per il territorio italiano.

[161]

Dal lato italiano, il collegamento tra Venezia e l'Italia centrale appariva urgente per consentire al porto, ora in aperta concorrenza con quello austriaco di Trieste nei rapporti con la sponda balcanica dell'Adriatico, di svolgere la sua funzione per un più vasto entroterra. Tuttavia la navigazione interna mantenne notevole importanza ancora per parecchi decenni, il che spiega la stagnazione del traffico merci ferroviario dalla stazione di Venezia dopo il 1866, a dispetto dell'incremento del volume di traffico del porto<sup>20</sup>. Se fin dal 1866 fu completato infatti il collegamento ferroviario da Padova a Rovigo e di lì fino al ponte sul Po verso Ferrara e Bologna, a questo primo tempestivo intervento seguì una stasi quasi decennale nei lavori ferroviari, legata alle difficoltà finanziarie che le compagnie concessionarie dei lavori di costruzione, fortemente dipendenti dall'estero per le forniture di materiale, incontrarono in seguito all'avvio del “corso forzoso” della lira, ovvero all'uscita della valuta italiana dal cambio fisso con il franco francese<sup>21</sup>.

Fu così necessario attendere il 1872 perché fosse approvato il progetto di legge per la costruzione di una ferrovia che da Udine via Gemona doveva raggiungere Pontebba e Tarvisio, collegandosi con la linea per Lubiana e per Vienna, in corso di completamento da parte della Rudolfsbahn. L'interesse strategico da parte italiana stava soprattutto nell'accesso a costi minori che per la via di Trieste al legname, al carbone e al ferro importati dalla Carinzia e dalla Stiria. La società ferroviaria Alta Italia, controllata dai Rotschild così come la Südbahn, avversò inizialmente il progetto, che avrebbe fatto concorrenza alla linea del Semmering esercitata da quest'ultima. Una volta approvato, tuttavia, avviò trattative con la Banca generale di Roma, inizialmente titolare

---

<sup>19</sup> L'articolo 13 del trattato di pace tra Regno d'Italia e Impero d'Austria, firmato il 3 ottobre 1866, impegnava l'Austria a ultimare quanto prima la linea del Brennero. Il successivo trattato di commercio del 23 aprile 1867 impegnava entrambi i paesi a favorire il collegamento diretto tra le linee italiane e austriache sul confine presso Primolano e a Pontebba: Crispo (1940), pp. 130-131.

<sup>20</sup> Per alcune considerazioni sul ruolo del porto di Venezia dopo l'unificazione, vedi Roverato (1984), p. 167; vedi peraltro i dati della Camera di commercio elaborati da Schram (1997), pp. 133-136.

<sup>21</sup> Sulla dipendenza dall'estero delle costruzioni ferroviarie: Merger (1989), pp. 339-342.

della concessione, alla quale infine subentrò, completando nel 1878 la costruzione della linea<sup>22</sup>.

[162]

Altri collegamenti minori furono inoltre realizzati su iniziativa delle amministrazioni provinciali, con l'aiuto o meno delle finanze statali. La provincia di Rovigo finanziò nel 1876 la costruzione di una linea che, partendo da Adria, unisse la città a Legnago e di lì a Dossobuono sulla linea Verona-Mantova, creando così un asse secondario che correva a sud della Ferdinandea da Padova a Verona. Dal canto suo, la provincia di Vicenza costruì integralmente a sue spese la ferrovia da Vicenza a Schio. In provincia di Treviso, invece, lo Stato accordò per la costruzione del tratto da Conegliano a Ceneda (oggi Vittorio Veneto) della progettata ferrovia per Belluno una sovvenzione pari alle spese sostenute per la manutenzione della strada nazionale di Alemagna, che sarebbe stata declassata a provinciale.

Nel frattempo, un conflitto opponeva le provincie di Padova, Treviso e Vicenza, riunite in consorzio, alla provincia di Venezia, che auspicava un collegamento diretto da Mestre via Castelfranco con Bassano e di lì con Trento, utile per abbassare i tempi e i costi di trasporto delle merci provenienti da nord verso il porto di Venezia rispetto a quello di Trieste. Agli interessi marittimi le provincie di terraferma opponevano la necessità di migliorare i collegamenti locali attraverso la costruzione e l'esercizio di una linea diretta che collegasse Treviso a Vicenza via Castelfranco e Cittadella (saltando Mestre e Padova), nonché una ferrovia da Padova a Bassano via Camposampiero e Cittadella. A dispetto dell'offerta del consiglio provinciale di Venezia di favorire la costruzione di una linea che collegasse Padova a Castelfranco via Camposampiero, la provincia di Padova mantenne fede agli accordi con Treviso e Vicenza e nel 1877 entrambe le linee progettate furono aperte al pubblico<sup>23</sup>.

Un'ulteriore interruzione nella costruzione di nuove linee ferroviarie si ebbe in seguito alla riclassificazione delle linee nel 1878 e alla successiva legge ferroviaria del 1879, che prendeva atto della necessità che lo Stato si facesse carico direttamente del completamento della rete per le linee ritenute strategiche, limitandosi invece a garantire un contributo parziale alle imprese che avviassero la costruzione di quelle di minore importanza. Data la relativa densità della rete nelle provincie venete, i progetti di nuove linee godettero di scarsi contributi statali e procedettero di conseguenza a rilento, vista la scarsa redditività di tali investimenti per i privati, dato l'alto costo delle forniture di materiale estero fin tanto che la lira rimaneva in "corso forzoso": fu infatti soltanto a partire dall'adozione della convertibilità aurea, decisa nel 1882 e attuata nel 1884, che le costruzioni ferroviarie ripresero vigore<sup>24</sup>.

Nel frattempo tuttavia nuove esigenze erano emerse, in alcuni casi tali da far modificare il tracciato di alcune linee o da dare la priorità ad altre. Nel 1886 veniva così

---

<sup>22</sup> Il progetto di legge per la costruzione della ferrovia pontebbana fu approvato definitivamente il 25 giugno 1872: per la discussione, vedi Crispo (1940), pp. 156-158.

<sup>23</sup> La progettata linea da Mestre a Castelfranco e Bassano doveva essere esercitata dalla società Alta Italia, così come l'ipotizzato collegamento da Castelfranco a Padova, che avrebbe anche consentito l'allacciamento diretto con la ferrovia per Belluno in corso di costruzione: Crispo (1940), pp. 164-66.

<sup>24</sup> Merger (1997).

costruita la linea da Treviso a Belluno via Montebelluna e Feltre, attraverso la valle del Piave, preferita per motivi di strategia militare alla linea diretta da Ceneda inizialmente progettata<sup>25</sup>. In tal modo diventava rapidamente realizzabile a spese della provincia di Padova anche il collegamento diretto della stessa Padova con Montebelluna via Castelfranco e Camposampiero, ipotizzato una decina d'anni prima. Ancora nel 1886 veniva aperta la ferrovia da Mestre a Portogruaro, che correva a sud della linea Treviso-Udine, cui nel 1888 veniva aggiunta a spese della provincia di Udine la linea da Portogruaro a Casarsa, prolungata fino a San Giorgio di Nogaro e di lì a Palmanova. Altri collegamenti complementari venivano realizzati unendo nel 1886 Mantova con Cerea sulla linea per Rovigo e da questa Legnago con Monselice sulla linea per Padova. Nuovi rami minori furono costruiti a opera di società private da Treviso a Motta di Livenza nel 1885, da Udine a Cividale nel 1886 e da Verona a Caprino nel 1889, mentre la ferrovia da Rovigo ad Adria veniva prolungata nel 1887 su iniziativa della provincia di Padova fino a Chioggia. Attorno a Schio nel frattempo si sviluppava un sistema di "ferrovie economiche" a scartamento ridotto che collegava le diverse località minori dove avevano sede gli stabilimenti del Lanificio Rossi<sup>26</sup>.

[163]

L'antico asse ferroviario assumeva così sempre più la fisionomia di una vera e propria rete. All'interno delle città e dei centri minori toccati dalla ferrovia, l'arrivo della locomotiva produsse importanti mutamenti nella struttura urbana, che venne quasi ovunque modificata con la costruzione di ampie strade di collegamento dal centro storico alla stazione. I nuovi "viali della stazione" aprivano una breccia nel tessuto urbano, e costituirono uno degli assi privilegiati dell'espansione urbana del secondo Ottocento<sup>27</sup>. Il collegamento ferroviario attirava anche l'insediamento di nuove attività industriali, favorendo lo sviluppo industriale dei centri urbani intermedi: Thiene, attraversata da 1876 dalla linea da Vicenza a Schio, conobbe a partire da quella data uno sviluppo manifatturiero legato all'industria tessile.

A dispetto del rafforzamento di una gerarchia urbana che vedeva al vertice Verona, Vicenza, Padova, Venezia e Treviso, lo sviluppo dell'industria negli ultimi tre decenni dell'Ottocento continuò infatti a privilegiare i centri piccoli e medi dell'asse pedemontana e dell'alta pianura. La principale ragione di questo fenomeno va individuata, oltre che nel diffuso timore di una eccessiva concentrazione della manodopera, nel fatto che, data la scarsità di carbone in cui versava l'Italia, fino a metà Novecento la principale fonte di energia per l'industria restò la forza idraulica, abbondantemente disponibile soltanto a nord della linea delle risorgive.

---

<sup>25</sup> Crispo (1940), p. 193.

<sup>26</sup> I dati sullo sviluppo della rete ferroviaria nelle province venete dal 1867 al 1890 sono ricavati da Crispo (1940), pp. 135-236, passim.

<sup>27</sup> Mancuso (1984), p. 71.

**Figura 6. Le province venete del Regno d'Italia nel 1890**

[164]



Elaborazione dell'autore.

Una nuova legge sulle ferrovie nel 1885 riorganizzò l'esercizio delle linee affidandolo in convenzione ad alcune società private e impose il ricorso a fornitori italiani nella costruzione di nuove linee, incentivandolo attraverso successivi stanziamenti statali<sup>28</sup>. Tanto lo sviluppo manifatturiero, per lo meno quello rivolto all'esportazione, quanto la redditività dell'esercizio delle linee ferroviarie vennero tuttavia compromessi dalle conseguenze dell'introduzione della tariffa protezionistica del 1887 e dalla successiva guerra commerciale con la Francia. Questo di fatto portò lo Stato a farsi carico di investimenti ferroviari che non davano i risultati previsti: di qui la preferenza nel decennio successivo per soluzioni meno dispendiose, come i collegamenti tranviari a scartamento ridotto<sup>29</sup>. Anche nelle province venete, laddove non arrivava la ferrovia, infatti, tranvie e talora altri servizi privati di trasporto furono organizzati per consentire il movimento delle merci (verso le città) e della manodopera, che continuava a risiedere in buona parte nelle zone rurali<sup>30</sup>. A cavallo tra Ottocento e Novecento, i sistemi di trasporto locali costruiti per collegare le fabbriche situate nel territorio con il bacino di provenienza della manodopera e con il capoluogo finirono talora per saldarsi fra loro, dando vita a vere e proprie reti di dimensione provinciale.

<sup>28</sup> Schram (1997), pp. 111-113.

<sup>29</sup> L'interpretazione è proposta da Crispo (1940), p. 237; ma riprende le considerazioni di Bodio (1891), pp. 69-72d, che peraltro erano state all'epoca oggetto di discussione con Vilfredo Pareto e Maffeo Pantaleoni: Soresina (2001), pp. 94-95.

<sup>30</sup> La maggior parte dei collegamenti tranviari e ferroviari minori furono costruiti in questa fase dalla Società veneta per imprese e costruzioni pubbliche di Vincenzo Stefano Breda: Cornolò (2005).

## 5. Reti minori, tranvie ed elettrificazione: la maturità delle ferrovie

Tra il 1890 e il 1905, anno della statalizzazione dell'esercizio ferroviario, furono così costruite in realtà pochissime nuove linee ferroviarie vere e proprie<sup>31</sup>. Va sottolineato tuttavia che è in questa fase che i collegamenti internazionali tra l'area veneta e quella asburgica furono infine gradualmente realizzati. Prima del finire del secolo, nel 1894, fu completato il collegamento tra Gorizia, Trieste e Monfalcone con Cervignano, a cavallo del confine con l'Austria, nel 1897 prolungato fino a San Giorgio di Nogaro verso Mestre. Nel 1908 una linea diretta collegava finalmente Venezia e Mestre via Castelfranco Veneto a Bassano e di lì nel 1910 arrivava a congiungersi con quella che fin dal 1896 scendeva da Trento lungo la Valsugana al di là del confine austriaco.

[165]

Tra i collegamenti complementari, va ricordato che Casarsa era stata collegata a Spilimbergo sulla Pontebba fin dal 1893, mentre nel 1904 una diramazione della linea da Verona a Caprino si dipartiva da Affi per raggiungere Garda sul lago omonimo, svolgendo soprattutto funzione turistica. Queste linee minori svolgevano un servizio simile a quello delle tranvie leggere a scartamento ridotto, destinate a rispondere alle necessità di trasporto a livello locale, con fermate molto più frequenti rispetto a quel che sarebbe stato possibile sulla normale linea ferroviaria, della quale spesso costituivano un complemento. Nel 1910 si potevano chiaramente distinguere tre diverse reti provinciali, gestite da tre diverse aziende tranviarie extraurbane: la Società tranvie vicentine, la Saer di Verona e la Società veneta per imprese e costruzioni pubbliche con sede a Padova.

La rete centrata su Vicenza, capoluogo di una delle province più industrializzate d'Italia, comprendeva la tramvia per Marostica e Bassano (1910), quella che arrivava a Valdarno e Recoaro (1880) con una diramazione a Montebelluna in direzione di Arzignano e Chiampo (1909), cui nel 1911 si aggiunse quella che portava a Noventa e di lì a Montebelluna, sulla ferrovia tra Legnago e Monselice. A questo sistema era collegata la ferrovia per Thiene e Schio, nonché le linee economiche da Torrebelvicino a Schio ad Arsiero (1885) e da Thiene ad Asiago (1910) che si incrociavano a Piovene,

Meno sviluppato appariva il sistema di trasporti tranviari veronese, con una linea che costeggiava il corso inferiore dell'Adige fino a Coriano e un'altra che seguiva la ferrovia per Vicenza fino a San Bonifacio per scendere poi verso Lonigo e Colonia Veneta, con una diramazione verso nord.

La diversa funzione espletata dalle ferrovie, destinate a collegare i centri principali fra loro, e dalle tranvie per il trasporto locale appare evidente nella nascita di linee con i medesimi capolinea che seguivano percorsi solo in parte diversi facendo però molte più fermate. Questa stessa logica caratterizzava il sistema gestito dalle Guidovie centrali venete per conto della Società veneta, che faceva perno su Padova: una prima linea, costruita nel 1884, correva infatti a sud della ferrovia per Mestre lungo la riva del Brenta con una diramazione per Fusina, punto d'imbarco per Venezia; nel 1886 ne venne inaugurata una seconda che, passando per Conselve, collegava Padova a Bagnoli

---

<sup>31</sup> Non ci si sofferma in questa sede sulla statalizzazione dell'esercizio ferroviario, questione ampiamente dibattuta a livello storiografico ma non direttamente connessa al processo di costruzione della rete: per una sintesi, vedi Castronovo (2005).



di Sopra, e nel 1890 una terza tranvia da Padova a Piove di Sacco; a queste nel 1911 si sarebbe aggiunta infine una linea che seguiva la ferrovia per Rovigo fino ad Abano con due diramazioni verso i Colli Euganei<sup>32</sup>.

**Figura 7. Le province venete del Regno d'Italia nel 1910**

[166]



Elaborazione dell'autore.

Lo sviluppo dell'industria elettrica nei primi anni del Novecento costituì per l'area veneta l'occasione per dare impulso alle attività industriali sparse nel territorio (svincolandole dalla presenza immediata di corsi d'acqua) e per consolidare a livello finanziario una capacità di raccolta e investimento di capitali locali ed extra-regionali che già era emersa nei decenni precedenti con le iniziative di Alessandro Rossi e di Vincenzo Stefano Breda. La nazionalizzazione delle ferrovie, decisa nel 1905, consentì anzi attraverso i rimborsi di mobilitare per investimenti nel settore elettrico capitali precedentemente impegnati nelle società concessionarie. La disponibilità di energia elettrica costituì un forte stimolo per lo sviluppo di nuove attività e per l'ammodernamento di quelle esistenti, prime fra tutte quelle ferroviarie: i primi esperimenti di elettrificazione delle linee ferroviarie furono fatti nel 1899 sulla Milano-Monza; alla vigilia della prima guerra mondiale erano state elettrificate alcune delle linee di valico; ma solo dalla fine degli anni Venti il regime fascista finanzia con decisione il passaggio alla trazione elettrica, per scopi in primo luogo legati alla necessità di ridurre la dipendenza strategica dal carbone importato dall'estero.

<sup>32</sup> Sulle Guidovie centrali venete vedi Cornolò (2005), p. 127.

Negli anni immediatamente precedenti la prima guerra mondiale nel campo dei trasporti ferroviari si assiste al completamento di alcuni collegamenti da tempo progettati, con il proseguimento nel 1913 della linea da Treviso a Motta di Livenza fino a Portogruaro da un lato e a San Vito al Tagliamento dall'altro, o ancora con l'allungamento della ferrovia da Belluno fino a Longarone (1912), Perarolo di Cadore (1913) e Calalzo (1914), che divenne una delle linee più utilizzate a scopo turistico. Ma anche le attività industriali in crescita favorirono nuovi collegamenti: una linea ferroviaria fu appositamente costruita nel 1911 per collegare la città di Padova con il centro industriale fondato dai Camerini a Piazzola sul Brenta, linea che soltanto nel 1923 sarebbe poi proseguita fino a Carmignano di Brenta sulla Treviso-Vicenza. Nel 1914 fu avviata anche la costruzione della ferrovia da Gemona a Pinzano in Friuli e di quella da Nogara a Isola della Scala (nel 1924 proseguita fino a Verona).

[167]

È interessante osservare che lo scoppio della guerra non interruppe i lavori ferroviari, che anzi conobbero un'accelerazione nei casi in cui le linee vennero a svolgere un ruolo strategico, cosa che accadde con qualche frequenza in una regione di confine quale erano all'epoca le province venete. Al di là delle linee costruite a scopo puramente militare, dismesse alla fine del conflitto perché impossibili da sostenere economicamente, si segnala l'inaugurazione nel 1916 della ferrovia da Piove di Sacco (stazione terminale di una delle guidovie padovane) fino ad Adria, sulla linea da Rovigo a Chioggia, e la costruzione nel 1917 del collegamento diretto da Palmanova a Cervignano del Friuli in direzione di Trieste. Nel 1916 venne inoltre aperto il nuovo tratto da Montebelluna a Susegana, località situata sul Piave lungo la linea da Treviso a Udine: il collegamento era concepito allo scopo di evitare lo snodo di Treviso ai viaggiatori diretti verso il confine austriaco e provenienti da ovest via Vicenza o da sud via Padova, consentendo loro di raggiungere direttamente Conegliano via Castelfranco. Utilizzata fin da subito per il trasporto delle truppe verso la linea del fronte, dopo la battaglia di Caporetto la ferrovia coincise per qualche mese con la linea del fronte, fungendo da baluardo di difesa laddove i soldati asburgici fossero riusciti a oltrepassare il fiume Piave.

Nei primi anni Venti vennero poi realizzati gli ultimi collegamenti ferroviari di rilievo, per lo più volti a razionalizzare l'articolazione di una rete ormai capillare. Il tratto da Belluno a Calalzo, prolungato fino a Dobbiaco dagli austriaci durante la guerra e aperto al traffico civile nel 1921, fu collegato nel 1924 attraverso la Val Pusteria con la linea da Fortezza a San Candido, importante via di traffico tra il Tirolo e Trieste<sup>33</sup>. Nel 1924 fu completato il tratto da Isola della Scala a Verona, riducendo da tre a due ore il tempo necessario per le merci e i viaggiatori provenienti dal Brennero e diretti verso sud per raggiungere di lì Bologna. Nel 1925, infine, fu costruito il collegamento da Cologna Veneta a Legnago, tratto iniziale della progettata ferrovia a uso militare da Ostiglia a Treviso, ultimata soltanto nel 1941. Anche il progettato collegamento da Mestre a Piove di Sacco verso Adria dovette attendere fino al 1931 a causa di difficoltà tecniche incontrate durante i lavori, finendo per essere aperto al traffico quando il declino delle importazioni dall'estero nel contesto della crisi degli anni Trenta e l'avvio

---

<sup>33</sup> Sul contenzioso diplomatico legato alla ferrovia delle Dolomiti vedi Crispo (1940), pp. 321-323.

del trasporto collettivo su gomma avevano già fatto venir meno le ragioni che ne avevano motivato la complessa realizzazione<sup>34</sup>.

## 6. Epilogo e conclusione

[168]

È importante notare che fin dagli anni Trenta le ferrovie cominciarono ad avvertire in maniera sensibile la concorrenza del traffico merci su gomma e del trasporto collettivo automobilistico, concorrenza che si fece fortissima dopo la seconda guerra mondiale. Negli anni Cinquanta, l'emergere di nuovi modelli di consumo generò una domanda in forte crescita di nuovi beni, dai primi elettrodomestici all'automobile, che rapidamente sostituì ogni altro mezzo di trasporto, determinando l'obsolescenza prima e l'eradicazione poi, nel corso del decennio, della maggior parte dei binari tranviari costruiti su strada. La rete ferroviaria leggera di superficie, che aveva ormai raggiunto un'estensione regionale e una articolazione capillare, fu rapidamente smantellata per far posto alla circolazione automobilistica in aumento esponenziale, mentre la possibilità di far giungere le merci via camion svincolava ulteriormente le localizzazioni produttive da ogni condizionamento.

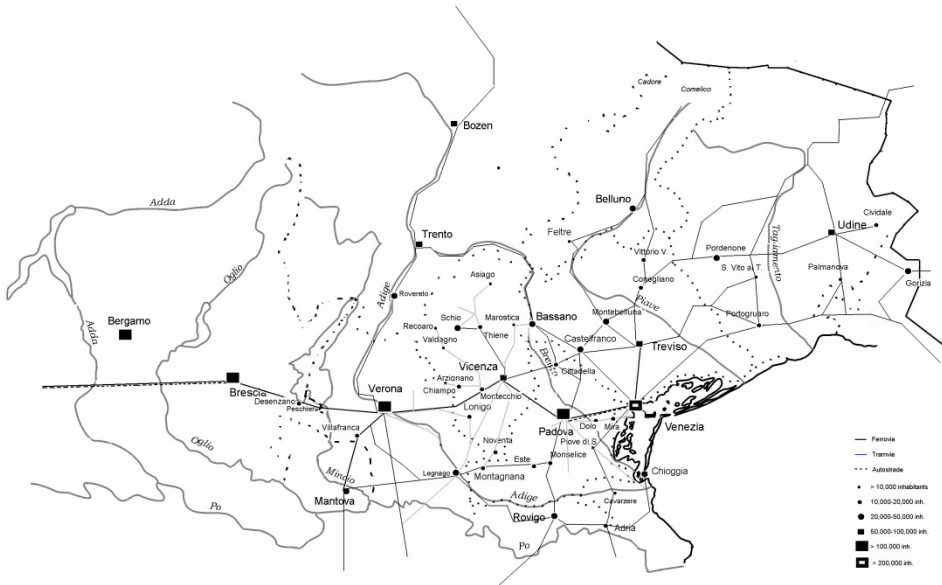
La possibilità di muovere uomini e merci da ogni punto a ogni punto ha creato nel corso dei decenni successivi una situazione tale da rendere insostenibile non solo dal punto di vista ambientale ma sempre più anche economico la continua crescita dei flussi di traffico su gomma. Da questo punto di vista, la rete capillare di binari costruita tra la metà dell'Ottocento e la metà del Novecento e smantellata per far posto alle auto e ai camion costituisce il modello fantasma di quella che potrebbe essere una futura infrastruttura di trasporto sostenibile.

La lunga parabola delle ferrovie, qui esaminata nel dettaglio nella sua articolazione a livello regionale, rivela d'altra parte alcuni interessanti meccanismi che si potrebbero definire di "geopolitica minore", mostrando come il rafforzamento di alcuni assi principali finisca per procedere per inerzia a dispetto dei tentativi di razionalizzarne o modificarne il solco. È il caso ad esempio dello snodo di Verona tra gli assi nord-sud ed est-ovest, consolidato in età austriaca e inutilmente posto in discussione dal progetto di un collegamento diretto dal porto di Venezia a Trento per la Valsugana, la cui costruzione fu ritardata tanto da rendere la nuova linea inutile per il traffico merci di lunga percorrenza. Il medesimo esempio dimostra peraltro che, nel contrasto tra interessi strategici di livello più ampio e spinte localistiche non è affatto scontato il successo dei primi nel tentativo di attirare investimenti nelle infrastrutture di trasporto.

---

<sup>34</sup> Sulla ferrovia da Mestre a Piove di Sacco vedi Favero (2011), pp. 160-162.

Figura 8. Il Veneto nel 1950



[169]

Elaborazione dell'autore.

Vale infine la pena di ricordare che i collegamenti ferroviari, come qualsiasi altra via di comunicazione, risultano tanto più efficienti quanto più evitano le rotture di carico, riducendo costi e tempi di trasporto: in tal modo, finiscono tuttavia per sottrarre funzioni di intermediazione commerciale e distributiva agli stessi snodi che attraversano, il cui ruolo può essere mantenuto soltanto in presenza di altre ragioni, non tecniche ma economiche o istituzionali, tali da farne fermate necessarie o per lo meno opportune. L'esempio di Castelfranco Veneto è da questo punto di vista esemplare: snodo centrale dell'intera rete regionale per ragioni puramente geografiche, rimase ciononostante una cittadina di piccole dimensioni, dove la presenza della ferrovia giustificò nel corso della prima metà del Novecento l'impianto di alcune officine meccaniche per la costruzione e la manutenzione di materiale ferroviario, accanto a qualche attività di trasformazione alimentare, ma nulla di più.

Le indicazioni che si possono trarre da queste prime considerazioni indicano forse la necessità di distinguere in maniera più netta di quanto sia stato fatto sin qui a livello teorico la struttura delle reti di trasporto da quella dei sistemi urbani, a dispetto del fatto che le linee che costituiscono le prime collegano fra loro i punti che danno vita ai secondi.

## Bibliografia

[170]

- BERENGO, Marino (1963): *L'agricoltura veneta dalla caduta della Repubblica all'Unità*. Banca Commerciale Italiana, Milano.
- BERNARDELLO, Adolfo (1996): *La prima ferrovia fra Venezia e Milano: storia della imperial-regia privilegiata strada ferrata Ferdinanda lombardo-veneta*. Istituto veneto di scienze lettere e arti, Venezia.
- BIANCO, Furio (1983): *Nobili castellani, comunità, sottani: accumulazione ed espropriazione contadina in Friuli dalla caduta della Repubblica alla Restaurazione*. Casamassima, Udine.
- BODIO, Luigi (1891): *Di alcuni indici misuratori del movimento economico in Italia: seconda edizione riveduta e ampliata*. Bertero, Roma.
- CAFAGNA, Luciano (1962): *Il Nord nella storia d'Italia: antologia politica dell'Italia industrial*. Laterza, Bari.
- CASTRONOVO, Valerio (ed.) (2005): *1905: la nascita delle ferrovie dello Stato*. Leonardo International, Milano.
- CHINELLO, Cesco (1979): *Porto Marghera, 1902-1926: alle origini del «problema di Venezia»*. Marsilio, Venezia.
- CORNOLÒ, Giovanni (2005): *La Società Veneta Ferrovie*. Duegi Editrice, Ponte San Nicolò.
- COSTANTINI, Massimo (1987): *L'albero della libertà economica: il processo di scioglimento delle corporazioni veneziane*. Arsenale, Venezia.
- COSTANTINI, Massimo (1998): "Commercio e marina", in DEL NEGRO, Piero, & PRETO, Paolo (eds.), *Storia di Venezia*, vol. 8, *L'ultima fase della Serenissima*, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, Roma, pp. 555-612.
- CRISPO, Antonio (1940): *Le ferrovie italiane: storia politica ed economica*. Giuffrè, Milano.
- FAVERO, Giovanni (2008): "Le 'province venete' dalla caduta della Repubblica all'Unità: le metamorfosi di uno spazio regionale", *Cheiron*, 25, no. 50, pp. 31-45.
- FAVERO, Giovanni (2011): "Le reti di trasporto, una geopolitica minore", in CARACAUSSI, Andrea (ed.), *Terra, credito e lavoro in Saccisica tra XIX e XX secolo*, Banca di Credito Cooperativo di Piove di Sacco, Piove di Sacco, pp. 149-165.
- FERRARI, Maria Luisa (2003): "Tra città e campagna in epoca austriaca: aspetti dell'economia veronese sotto la dominazione asburgica (1814-1866)", in *Verona e il suo territorio*, vol. 6, tomo 2, Istituto per gli studi storici veronesi, Verona, pp. 5-303.
- FONTANA, Giovanni Luigi (1985): "L'industria laniera scledense da Niccolò Tron ad Alessandro Rossi", in FONTANA, Giovanni Luigi (ed.), *Schio e Alessandro Rossi: imprenditorialità, politica, cultura e paesaggi sociali nel secondo Ottocento*, vol. I, Edizioni di storia e letteratura, Roma, pp. 162-255.

- GIAMBIASI, P.M. (1995): “Gli orientamenti e le realizzazioni regionali (1830-1859)”, in ZANINELLI, Sergio (ed.), *Le ferrovie in Lombardia tra ottocento e novecento*, Il Polifilo, Milano, pp. 3-40.
- GULLINO, Giuseppe (2007): *Atlante della Repubblica Veneta 1790*. Cierre, Verona.
- I.R. GOVERNO DI VENEZIA (1832): *Notizie statistiche, ossia tavole suppletorie alla carta stradale delle province, comprese nel Governo di Venezia*, 2 parti. Stamperia reale, Milano.
- LANARO, Paola (1999): *I mercati della Repubblica veneta: economie cittadine e stato territoriale (secoli XV-XVIII)*. Marsilio, Venezia.
- MAGRINI, Stefano, & MARTELLATO, Dino (2000): “The Network Profile of the Milan-Venice Corridor”, in ANDERSSON, Ake A., & ANDERSSON, David E. (eds.), *Gateways to the Global Economy*, Edward Elgar, Cheltenham, pp. 311-331.
- MANCUSO, Franco (1984): “Le trasformazioni territoriali e urbane fra continuità e innovazione”, in LAZZARINI, Antonio (ed.), *Trasformazioni economiche e sociali nel Veneto fra XIX e XX secolo*, Neri Pozza, Vicenza, pp. 61-114.
- MERGER, Michelle (1989): “L'industrie italienne des locomotives, reflet d'une industrialisation tardive et difficile”, *Histoire, Économie et Société*, 8, no. 3, pp. 335-370.
- MERGER, Michelle (1997): “Les conventions ferroviaires de 1885 en Italie: un exemple à ne pas à suivre?”, *Revue d'histoire des chemins de fer*, no. 16-17, pp. 190-213.
- MONTELEONE, Giulio (1969): “La carestia del 1816-17 nelle provincie venete”, *Archivio Veneto*, 100, series V, no. 86-87, pp. 23-86.
- PANCIERA, Walter (1990): “Vent'anni di bilanci di un'impresa laniera del secondo Settecento”, *Studi veneziani*, no. 19, pp. 125-170.
- PETRI, Rolf (1984): “Strategie monopolistiche e ‘Veneto industriale’: Porto Marghera alla vigilia della seconda guerra mondiale”, *Venetica*, no. 2, pp. 5-39.
- PEZZOLO, Luciano (1997): “L'economia”, in BENZONI, Gino, & COZZI, Gaetano (eds.), *Storia di Venezia*, vol. 7, *La Venezia barocca*, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, Roma, pp. 369-433.
- ROMANI, Mario (1982): *Storia economica d'Italia nel XIX secolo*, ed. ZANINELLI, Sergio. Il Mulino, Bologna.
- ROVERATO, Giorgio (1984): “La terza regione industriale”, in LANARO, Silvio (ed.), *Storia d'Italia: le regioni. Il Veneto*, Einaudi, Torino, pp. 163-230.
- ROVERATO, Giorgio (1986): *Una casa industriale: i Marzotto*. Franco Angeli, Milano.
- ROVERATO, Giorgio (1996): *L'industria nel Veneto: storia economica di un “caso” regionale*. Esedra, Padova.
- SCHRAM, Albert (1997): *Railways and the Formation of the Italian State in the 19<sup>th</sup> Century*. Cambridge University Press, Cambridge.

SELLA, Domenico (1994): "L'economia", in COZZI, Gaetano, & PRODI, Paolo (eds.), *Storia di Venezia*, vol. 6, *Dal Rinascimento al barocco*, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, Roma, pp. 651-712.

SORESINA, Marco (2001): *Conoscere per amministrare: Luigi Bodio. Statistica, economia e pubblica amministrazione*. Franco Angeli, Milano.

[172]

TONETTI, Eurigio (1997): *Governo austriaco e notabili sudditi: congregazioni e municipi nel Veneto della Restaurazione (1816-1848)*. Istituto veneto di scienze lettere e arti, Venezia.

ZALIN, Giovanni (1969): *Aspetti e problemi dell'economia veneta dalla caduta della Repubblica all'annessione*. Neri Pozza, Vicenza.