

Andrea Giuntini
Università di Firenze e di Modena e Reggio Emilia

Il turismo ferroviario in Italia dalle origini all'istituzione dei "treni popolari"

Turismo e ferrovie in Italia

Non è azzardato affermare che le origini del turismo di massa, inteso come viaggio di piacere dei ceti medi, è un fenomeno che comincia a svilupparsi nell'Ottocento in seguito alla realizzazione delle ferrovie. Di più, è possibile affermare che per tutto il XIX secolo il turismo fu in grandissima parte legato all'utilizzo del treno, il quale non rivoluzionò l'uso del tempo libero, ma rese familiare l'idea del viaggio per puro scopo ricreativo.

In un paese, come l'Italia, in ritardo sotto il profilo dello sviluppo ferroviario¹, anche il concetto di turismo ferroviario tardò ad imporsi. Una tale nozione, così formulata, non appare nei testi dell'epoca fino agli anni successivi all'Unificazione; fino a quel momento infatti si parla di viaggi, di gite di piacere, di escursioni, di motivazioni varie estranee al lavoro che finiscono per confluire congiuntamente nel termine, ancora generico, di uso turistico del treno.

In definitiva occorre partire, nel caso italiano, dai viaggi per diporto, non ancora organizzati in grande stile, ma su base personale o di piccoli gruppi. Allora in effetti le testimonianze non mancano anche relativamente al periodo preunitario, ma sempre comprese all'interno di un contesto improntato ad un particolare atteggiamento che potremmo definire più artigianale che industriale.

Un altro elemento va messo in evidenza preliminarmente. E' l'Italia ad essere maggiormente oggetto di turismo ferroviario che non gli italiani soggetti attivi turistici. Gli italiani che si muovono col treno per turismo inoltre, almeno fino all'istituzione dei "treni popolari", risiedono quasi interamente nel nord della penisola; mentre tutto il

¹ Per uno sguardo complessivo sulla questione ferroviaria in Italia, si rimanda alle indicazioni bibliografiche contenute in A. Giuntini, *Il paese che si muove. Le ferrovie in Italia fra '800 e '900*, Milano, Franco Angeli, 2001.

territorio nazionale è interessato dai flussi turistici ferroviari che provengono dall'estero, che, è vero, si concentra in alcune aree specifiche, ma equamente distribuite fra nord e sud.

Infine, un ultimo punto. Il turismo ferroviario in Italia nel periodo indicato difficilmente assume dimensioni particolarmente consistenti, ma piuttosto è in grado di orientare, nei modi che verranno puntualmente descritti, lo sviluppo della rete, quello della tecnologia ferroviaria, delle relazioni internazionali, dell'industria del tempo libero.

Un provvisorio bilancio degli studi e delle fonti

E' stato all'interno del filone storiografico dello studio del tempo libero che si sono innestate le acquisizioni in tema di turismo in Italia negli ultimi anni². Si sono succeduti specialmente nel corso degli anni '90 in Italia incontri e studi su questo tema, che ha veicolato così un rinnovato interesse anche nei riguardi della storia del turismo³.

L'anomalia della vicenda del turismo ferroviario in Italia non poteva che limitare anche l'interesse degli studiosi. Recentemente, quando il turismo ha conquistato sul campo i gradi di disciplina meritevole di analisi autonoma, sono cresciuti gli studi specifici. L'epoca contemporanea ha sofferto il ritardo maggiore; appartengono infatti ad una consolidata tradizione storiografica gli studi sul turismo religioso dei pellegrini, che rappresenta una fetta importante della mobilità preindustriale, così come quelli

² Fra i molti scritti sul tema, ricordiamo il numero di "Storia in Lombardia", 1995, n. 1-2, che raccoglie gli atti del convegno tenuto a Sesto San Giovanni il 20-22 gennaio 1994 dal titolo *Tempo libero e società di massa nell'Italia del Novecento*; e F. Tarozzi, *Il tempo libero. Tempo della festa, tempo del gioco, tempo per sé*, Torino, Paravia, 1999.

³ Il frutto più maturo fra gli studi di storia del turismo è rappresentato da P. Battilani, *Vacanze di pochi vacanze di tutti. L'evoluzione del turismo europeo*, Bologna, Il Mulino, 2001. Sintesi convincenti sulla storia del turismo pubblicate in questi anni in Italia sono anche: M.C. Cardona, *La storia della villeggiatura: dall'epoca romana al Novecento*, Roma, Edizioni Abete, 1994; F. Paloscia, *Storia del turismo nell'economia italiana*, Roma, Petrucci, 1994; J. Urry, *Lo sguardo del turista: il tempo libero e il viaggio nelle società contemporanee*, Roma, Edizioni Seam, 1995; M. Boyer, *Il turismo, dal Grand Tour ai viaggi organizzati*, Torino, Electa-Gallimard, 1997; J. Pemble, *La passione del sud. Viaggi mediterranei nell'Ottocento*, Bologna, Il Mulino, 1998. Fra le varie tipologie, il turismo balneare, viste anche le peculiarità in materia possedute dal nostro paese, ha compiuto probabilmente i passi in avanti maggiormente significativi (G. Triani, *Pelle di sole, pelle di luna. Nascita e storia della civiltà balneare 1700-1946*, Padova, Marsilio, 1988).

raccolti sotto l'etichetta Grand Tour⁴. Cominciano inoltre ad apparire anche nelle Università italiane i corsi di specializzazione in materie turistiche. Insomma sta effettivamente cambiando qualcosa, anche sotto lo stimolo del soggetto pubblico, attivo in Italia nella promozione turistica specialmente su scala regionale e locale.

Sul turismo ferroviario invece ancora siamo lontani dal poter denunciare una situazione favorevole e i pochi studi che si sono sviluppati finora sono facilmente circoscrivibili⁵.

È stato di ostacolo, infine, anche la mancanza, nota agli studiosi italiani, degli archivi ferroviari delle compagnie ferroviarie e di quello dell'ente ferroviario nazionale. Una fonte di rilievo invece è rappresentata dalle riviste specializzate dell'epoca. Statistiche complete non ve ne sono; dati se ne trovano qua e là, ma senza una continuità in grado di garantire vere e proprie serie. La scarsa sensibilità verso questi temi ne riflette evidentemente la portata considerata ancora per tutto l'Ottocento del tutto risibile.

Un rinnovato interesse per il paesaggio e i viaggi in ferrovia

Il primo turismo ferroviario si nutre fin dall'inizio dell'Ottocento di un rinnovato interesse nei riguardi del paesaggio, ispirazione tipicamente romantica che si inquadra in un ritorno alla natura che spingeva, in particolare, in direzione di un nuovo atteggiamento verso le bellezze alpine. Diari, resoconti di viaggio, litografie contribuiscono a diffondere il gusto della scoperta delle montagne da un punto di vista turistico. Nascono i club alpini, il primo dei quali è quello inglese, il British Alpine Club, fondato nel 1857, che fu seguito nel giro di pochi anni da analoghe istituzioni in Austria, Svizzera, Italia, Francia. Il Club Alpino Italiano (CAI) fu costituito a Torino nel 1863 con lo scopo dichiarato di incentivare la conoscenza e lo studio delle montagne e

⁴ C. De Seta, *L'Italia nello specchio del Grand Tour*, in *Storia d'Italia. Annali 5*, Torino, Einaudi, 1989, pp. 127-263. Considerazioni assai acute a proposito del passaggio dal turismo settecentesco a quello odierno, sono in G. Magherini, *Dal viaggio romantico al perturbante turistico*, in "Il Ponte", gennaio-aprile 1988, pp. 309-332.

⁵ Pensiamo in particolare all'opera sicuramente pionieristica di Stefano Maggi, autore di *In viaggio per diporto. Dal turismo ferroviario alle ferrovie turistiche. Esperienze e prospettive*, Siena, Copinfax, 1997. Altrettanto interessante, dello stesso autore, si segnala anche *La ferrovia per la Maremma (1859-1994) con la nuova edizione del Viaggio in strada ferrata da Asciano a Grosseto di Giovacchino Losi*, Siena, Nuova immagine editrice, 1996.

di migliorarne l'accessibilità⁶. Ed in effetti la fine dell'800 vedrà la realizzazione in Italia di alcune ferrovie a spiccata vocazione turistica, quando per effetto della ramificazione delle linee ferroviarie secondarie il treno raggiungerà anche le montagne.

Il treno ha la capacità di offrire nuovi paesaggi, che non possono però essere completamente fruiti dal viaggiatore. Per questo allora si stampano litografie per mostrare ai viaggiatori stessi il territorio attraversato. Escono raccolte di immagini con brevi didascalie che spiegano quello che il treno permette di ammirare lungo il tragitto. Ciò avviene soprattutto in occasione dell'apertura di linee paesaggisticamente rilevanti - come la Torino-Genova, a lungo la più alta delle ferrovie costruite - delle quali svizzeri e inglesi stampano vedute che raccolgono in cartelle pregiate. Lo scopo del viaggio non risiede più soltanto nel raggiungere un determinato luogo, ma lo spostamento, il momento del trasferimento acquisiscono un fascino che prima non avevano. Nasce il viaggio panoramico, il viaggio che vale già di per sé.

I primi viaggi di piacere in treno

I viaggi di piacere per ferrovia debuttano sulla penisola, in pratica, con le prime linee stesse. La faticosa costruzione di una rete ferroviaria nazionale passa in Italia attraverso la realizzazione di una serie di sottosistemi chiusi, che raramente comunicano con gli altri paesi. In tal modo viene meno dunque la possibilità di parlare di turismo ferroviario. Fin dall'inizio però, anche su tratte molto brevi, viene adottata l'abitudine di compiere piccoli viaggi per diporto.

Nel Granducato di Toscana, fra i primi stati a promuovere gite di questo tenore, esistevano i "biglietti di giornata", biglietti studiati per un'escursione giornaliera festiva, che permettevano l'estensione del godimento di una corsa in treno anche alle classi sociali meno abbienti. Furono le compagnie ferroviarie ad organizzare le prime gite di piacere, poi lentamente col tempo vennero rimpiazzate dalle agenzie specializzate⁷. Fra

⁶ M. Mila, *Cento anni di alpinismo italiano*, appendice a C.E. Engel, *Storia dell'alpinismo*, Torino, Einaudi, 1965; e F. Bartaletti, *Le grandi stazioni turistiche nello sviluppo delle Alpi italiane*, Bologna, Patron, 1994. Sui primi anni di vita del CAI, cfr. F. Tarozzi, *"Far conoscere la montagna". Alle origini del Cai tra escursionismo ed esplorazione scientifica*, in "Il Risorgimento", a. XLV(1993), n. 2, pp. 223-234.

⁷ L'esempio francese, per la stessa epoca, si trova descritto in M.S. Vergeade, *Un aspect du voyage en chemin de fer: le voyage d'agrément sur le réseau de l'ouest des années 1830 aux années 1880*, in "Histoire Economie et Société", 1990, n. 1, pp. 120-130. Ricordiamo di passata che la prima agenzia di viaggi italiana venne aperta da Massimiliano Chiari nel 1878.

i primi passeggeri dell'epoca preunitaria troviamo spesso gli inviati dei giornali locali, che nelle città principali come in quelle minori inviavano i propri inviati a provare il viaggio in ferrovia, di cui rimangono così numerosi resoconti, che rappresentano una fonte di grande interesse per gli storici. I vagoni, così, vengono chiamati "gabbie ambulanti" dall'inviato dell'"Indicatore senese", giornale locale che riporta le impressioni del primo viaggio da Siena a Sinalunga. Al momento di entrare in galleria la sensazione è di perdersi nel vuoto: "sembra quasi una discesa all'inferno", scriveva con intenzionale drammaticità Giovacchino Losi in quegli anni⁸.

Un aiuto per il viaggiatore

Alcune innovazioni fondamentali, la cui realizzazione fu permessa dall'esistenza delle ferrovie, contribuirono, già nella prima metà dell'Ottocento, a far decollare l'industria turistica. La prima novità fu rappresentata dalla standardizzazione delle modalità di viaggio, che ebbe inizio con la stampa degli orari e delle guide⁹.

Orari e guide fin dagli esordi appaiono come strumenti ineliminabili. Gli orari erano regolarmente già usati con le diligenze, ma con le ferrovie cessano di essere solo manifesti murari per diventare libretti indispensabili per chi viaggia. L'orario nasceva con la linea stessa e ne riportava le corse, i prezzi e le norme comportamentali da rispettare durante il viaggio.

Insieme con le linee ferroviarie fecero la propria apparizione anche le prime guide¹⁰. Lo scopo principale della guida consisteva nel condurre il flusso dei turisti in un alveo predeterminato, con una differenza essenziale rispetto alle precedenti relazioni di viaggio, intese a trasmettere al lettore le impressioni soggettive del viaggiatore provate nella visita di determinati luoghi. Con l'affermazione della guida venne quindi limitata

⁸ G. Losi, *Guida storico-artistica-itineraria della Strada Ferrata Centrale Toscana da Siena ad Empoli*, Siena, Onorato Porri, 1858, pp. 27-28.

⁹ Sul tema delle guide, cfr. G. Ricci, *Gli incunaboli del Baedeker. Siena e le prime guide del viaggio borghese*, in "Ricerche Storiche", VII, 2 (luglio-dicembre 1977), pp. 345-381; e L. Di Mauro, *L'Italia e le guide turistiche dall'Unità a oggi*, in *Storia d'Italia, Storia d'Italia. Annali 5*, Torino, Einaudi, 1985, pp. 369-428.

¹⁰ Sulla genesi delle prime guide, cfr. le considerazioni di L. Tissot, *Naissance d'une industrie touristique. Les Anglais et la Suisse au XIX^e siècle*, Lausanne, Editions Payot, 2000, pp. 13ss. Il riferimento al volume di Tissot va inteso in senso più ampio, trattandosi del testo più aggiornato e completo in circolazione sulla storia del turismo in Europa nell'800. Ma anche sotto il profilo dell'impostazione del tema il libro dello studioso svizzero rappresenta il modello per questo breve saggio.

la libertà individuale del viaggio, che era stata fino allora un presupposto degli spostamenti turistici.

La velocità del treno impediva infatti di apprezzare il panorama esterno, e spinse gradualmente a immergersi nella lettura, facendo sorgere nelle principali stazioni edicole e librerie, o addirittura centri per il prestito librario. Vennero così realizzate pubblicazioni specifiche per il viaggio ferroviario, come le collane tascabili dedicate alle maggiori opere letterarie. Ma più ancora specifiche erano le guide del viaggiatore, che cercavano di recuperare l'interesse per il paesaggio mediante una descrizione dello stesso, nonché dei principali monumenti ed eventi storici dei luoghi lungo la ferrovia.

Il passaggio definitivo dal genere resoconto di viaggio alla moderna guida turistica avviene in Italia con *l'Itinerario italiano che contiene la descrizione dei viaggi per le strade più frequentate alle principali città d'Italia*, pubblicato dalla casa editrice Vallardi all'inizio dell'800 e che conobbe 24 edizioni fra il 1810 e il 1852. Grosso modo nella stessa epoca, fra il 1829 e il 1857, furono stampate 11 edizioni anche della *Nuovissima guida dei Viaggiatori in Italia*. Murray e Baedeker rappresentavano i modelli per questi primi tentativi, ma restavano ben lontani in termini di riuscita.

In Toscana le guide si diffusero forse prima degli altri stati preunitari ed ebbero in Carlo Lorenzini l'autore più celebre che vi si cimentò. Con l'apertura della prima linea fra Firenze e Livorno fece il proprio debutto anche la prima guida ufficiale, scritta da Carlo Chirici¹¹. L'intuizione contenuta in questo primo esempio di guida stava proprio nel destinarla ai turisti che si sarebbero avventurati sulla strada ferrata. Così abbondano le descrizioni dei luoghi, dei paesaggi, delle opere d'arte, cui si vuole indirizzare il lettore, trattando le opere d'arte della linea alla stessa tregua delle opere d'arte in senso tradizionale. Giovacchino Losi, ingegnere del Genio Civile ricordato poco fa, di guide ne scrisse una decina e non ci fu autore più prolifico di lui. Grosso modo anche lui confezionava prodotti pensati appositamente per i turisti, in cui si mischiavano piacevolmente pagine sulle crete senesi con rassegne artistiche colte e circostanziate.

Ma la guida più famosa dell'epoca fu quella del padre di Pinocchio, Carlo Lorenzini. Pubblicata nel 1856, costituisce una pagina fra le più amene della storia della letteratura d'evasione dell'Ottocento italiano¹². Calibrata in termini di tempo di lettura sulla base della durata del viaggio fra l'allora capitale del Granducato di Toscana e il suo porto

¹¹ C. Chirici, *Guida del viaggiatore sulle strade ferrate da Firenze a Livorno e da Firenze a Prato*, Firenze, Benelli, 1848.

¹² *Un romanzo in vapore. Da Firenze a Livorno. Guida Storico-Umoristica di Carlo Lorenzini*, Firenze, Tipografia di Giuseppe Mariani, 1856.

principale - tre ore - rappresenta al tempo stesso il prototipo di guida preunitaria, in cui ancora si sente forte il bisogno di spiegare a chi ne sfoglia le pagine cosa sono le ferrovie, che tipo di trasporto garantiscono, come la rete ferroviaria italiana si sta lentamente evolvendo, il tutto in una chiave fintamente romanzata, che ne rende la lettura, presumibilmente al viaggiatore in treno, oltremodo piacevole.

Collodi si mette nei panni del viaggiatore alla prima esperienza ferroviaria e lo pone in guardia rispetto ai contrattempi e alle scomodità che questo nuovo modo di spostarsi comporta. Al lettore digiuno di cose ferroviarie, Lorenzini insegna come vivere al meglio quell'evento straordinario, non senza nascondergli fatiche e sgradevolezze varie. Il turismo ferroviario insegnato da Collodi non consiste tanto nel raggiungere un luogo prefissato, quanto piuttosto nel godersi il mezzo stesso di comunicazione. E' il treno di per sé che ispira la massima curiosità e non Livorno, città in fin dei conti familiare ai più che viaggiavano in ferrovia, ma che probabilmente lo scalo tirrenico l'avevano già visitato in precedenza. La guida del creatore del più celebre burattino del mondo è in fondo un vero *vademecum* del viaggiatore, un prontuario studiato per l'uso: occorre fare attenzione, avverte l'autore, ai vicini molesti, così come al rischio di perdere il cappello a causa del vento, ma, una volta che il treno ha fatto il suo ingresso nella stazione di Livorno, mette a disposizione del viaggiatore stremato un'utilissima *Guida civile e commerciale delle città di Firenze, Pisa e Livorno*, una specie di guida Pagine gialle *ante litteram*, zeppa di informazioni su negozianti e commercianti, sugli alberghi e su tutto quello può risultare utile al turista.

Il turismo ferroviario dopo il 1860: la nascita di una rete ferroviaria nazionale e lo sviluppo delle località turistiche

L'Unificazione politica del paese costituisce uno spartiacque anche per la storia delle ferrovie italiane¹³ e per la storia dello stesso turismo ferroviario. Finora nessuno fra gli studiosi impegnati su questi temi si è domandato in che misura il fenomeno turistico abbia influenzato il processo di formazione della rete ferroviaria nazionale. Non si tratta di un quesito dalla risposta facile; occorrerebbe infatti scendere nel dettaglio dei singoli dibattiti, degli itinerari specifici che conducono alla progettazione e costruzione di una

¹³ Sul tema complessivo della creazione della rete ferroviaria nazionale, che qui non viene approfondito, si rimanda a A. Giuntini, *Nascita, sviluppo e tracollo della rete infrastrutturale*, in *Storia d'Italia. Annali 15. L'industria*, a cura di F. Amatori, D. Bigazzi, R. Giannetti e L. Segreto, Torino, Einaudi, 1999, pp. 551-616.

linea ferroviaria. Si colgono indubbiamente numerosi riferimenti al turismo, in termini di balneazione, di montagna e di terme, casomai però di più in una seconda fase, che si apre verso gli anni '80. Le grandi linee realizzate a partire dal 1860 vengono concepite in termini di necessità politica e di bisogno economico generico, mentre una volta portata a termine l'ossatura principale, cominciando a parlare di ferrovie secondarie, allora effettivamente le motivazioni turistiche assumono un'importanza maggiore e alcune linee a spiccata vocazione turistica vengono realizzate specialmente nella parte settentrionale della penisola. Le ferrovie secondarie, realizzate nell'ultimo ventennio del secolo in seguito all'emanazione di alcune leggi speciali negli anni '80, sono le prime vere linee turistiche. Al nord vengono portati a termine molti collegamenti specialmente al nord con laghi e montagne, che la piccola borghesia scopre come luogo di villeggiatura. Stazioni termali¹⁴ e centri balneari crescono in quest'epoca grazie all'impianto di una ferrovia che permette l'afflusso dei turisti.

L'altro interrogativo che sorge altrettanto spontaneamente riguarda la nascita di località turistiche favorita o meno dalla congiunzione ferroviaria. Anche in questo caso la questione non appare di soluzione banale, ma, come in precedenza, non mancano neppure esempi che dimostrano come l'arrivo del treno rappresenti effettivamente la svolta per la crescita turistica di alcuni centri. Ciò vale soprattutto per le località marine: da Sanremo¹⁵ a Rimini a Viareggio, pur se in tempi diversi, l'arrivo della ferrovia svolge un ruolo insostituibile ai fini del decollo turistico. Il completamento del prolungamento della linea Parigi-Lione-Mediterraneo fino al confine italiano, avvenuta nel 1864, e il raccordo da parte italiana di sette anni dopo, da Genova fino al confine francese, avvicina i turisti francesi e inglesi alle località della costa occidentale - oltre a Sanremo, anche Bordighera e Ospedaletti - contribuendo alla loro valorizzazione turistica. La stessa cosa può dirsi per Venezia: la realizzazione del ponte ferroviario che collegava la città alla terraferma nel corso degli anni '40 dell'800 ne determinò il primo sviluppo turistico. Ed esistono esempi di località termali, come Porretta, che testimoniano quanto l'arrivo della ferrovia abbia effettivamente influito enormemente sul loro decollo; e come Bagni di Lucca, caso che al contrario subì una forte penalizzazione per il mancato collegamento ferroviario.

¹⁴ Spunti in questa direzione si possono cogliere in *La città termale e il suo territorio*, a cura di C.D. Fonseca, Galatina, Congedo, 1986.

¹⁵ Sulla storia turistica della città ligure, cfr. M. Scattareggia, *Sanremo 1815-1915. Turismo e trasformazioni territoriali*, Milano, Franco Angeli, 1986.

Sta di fatto che comunque in Italia si viaggia ancora poco in treno: nel 1866 ogni italiano compiva in media un viaggio ogni due anni e percorreva circa 33 km. all'anno. La propensione tarderà a manifestarsi in una portata più significativa. All'inizio del XX secolo il numero dei viaggi *pro capite* era salito a due e i km. erano diventati 48. Il confronto con gli altri paesi europei risultava impietoso, tenuto conto poi che gran parte dei passeggeri in transito sulle linee italiane non erano italiani ma turisti stranieri:

VIAGGI PER ABITANTE NEL 1899

Gran Bretagna	27.40	Svizzera	20.40
Germania	17.39	Belgio	17.18
Francia	9.57	Danimarca	7.54
Austria	6.33	Olanda	5.90
Ungheria	3.53	Svezia	2.01
Italia	1.82	Romania	1.17
Russia	0.74		

Fonte: A. Giuntini, *Nascita, sviluppo e tracollo della rete infrastrutturale*, in *Storia d'Italia. Annali 15. L'industria*, a cura di F. Amatori, D. Bigazzi, R. Giannetti e L. Segreto, Torino, Einaudi, 1999

Proseguiva, è vero, l'abitudine del breve viaggio di piacere domenicale ed è altrettanto vero che stava diventando una consuetudine estesa ad un numero crescente di persone, ma nel complesso il fenomeno turistico non era ancora radicato presso gli italiani. Tra le cause determinanti della crescita del turismo nella seconda metà dell'Ottocento, è da menzionare l'urbanesimo, che alimentò il desiderio di evadere dalle grandi città, per assaporare i gusti della campagna. Furono quindi create associazioni per promuovere passeggiate "fuori porta", alla scoperta di reperti archeologici dell'antichità o per ammirare le bellezze della natura, facilitate dalla presenza delle ferrovie che permettevano forti riduzioni dei tempi di viaggio. Con il treno ebbero inoltre sviluppo le feste paesane.

Piuttosto il paese diviene, in seguito all'Unificazione, sempre più oggetto di turismo ferroviario da parte degli stranieri, la cui affluenza cresce dal momento in cui un'unica rete nazionale facilita i viaggi in treno.

Il fatto di non dover più esibire documenti di riconoscimento così frequentemente come prima veniva sottolineato anche dalla guida Baedeker del 1863: "Un viaggio in Italia è stato spesso l'agognato desiderio di innumerevoli aspiranti viaggiatori. Oggi questo desiderio può essere appagato con relativa facilità. Il Nord Italia è congiunto da una strada ferrata diretta con la parte meridionale della penisola fino a Napoli e Brindisi,

e presto il compimento della grande rete permetterà di penetrare all'interno di province mai sinora percorse dall'ordinario viaggiatore". E ancora: "La rapidità di locomozione non è tuttavia il solo vantaggio ottenuto. Un unico sistema monetario è succeduto alle numerose incomprensibili varietà di monete prima in uso; le noie inseparabili da passaporti e dogane, da cui il viaggiatore era assalito ad ogni frontiera e persino dinanzi ad insignificanti cittadine, sono state per la maggior parte abolite, ed energiche misure sono state prese al fine di por termine alle estorsioni di vetturini, facchini, ed altri membri di questa irritante categoria di persone". Non è un caso che finalmente nel 1864, in questo contesto profondamente mutato, un viaggio organizzato da Cook toccasse anche l'Italia del nord.

I viaggi organizzati dalle compagnie ferroviarie

Fin dagli anni '60 le società ferroviarie private cominciano ad organizzare viaggi in treno; oltre ai treni speciali destinati a singole manifestazioni, si pensa per la prima volta a viaggi di più giorni - singoli o collettivi - dentro e fuori l'Italia. Solo in un secondo momento poi appariranno imprenditori che si specializzeranno nel settore sulla scia di quanto andava facendo Thomas Cook in Gran Bretagna.

Gli itinerari vengono venduti come un pacchetto unico. Il viaggio avventuroso si trasforma così in un preparato garantito da tutti i rischi e riprodotto in serie per formare tanti viaggi collettivi, completi di un programma stampato che intratteneva i viaggiatori istruendoli sulle mete da toccare, raggiunte in treno o, nel caso di percorsi marittimi, con i piroscafi a vapore.

L'azione delle grandi compagnie ferroviarie italiane fu importante anche da altri punti di vista. Assistiamo in quest'epoca infatti ad una progressiva agevolazione a favore dei viaggiatori che prende le forme ora di un sempre più efficiente servizio di bagagli al seguito ora di una cospicua riduzione delle formalità doganali ora infine dell'apertura di agenzie nelle capitali europee più importanti. Nacquero grazie a loro anche i primi alberghi disposti intorno alle stazioni ferroviarie: la prima compagnia ferroviaria italiana ad aprirne uno fu l'Adriatica nel 1877 a Belluno.

Compagnie e agenzie pubblicavano anche giornali specializzati - il più conosciuto fu *Il Viaggiatore* di proprietà della Gondrand - con lo scopo di garantire un'informazione completa in ordine agli orari e alle modalità di viaggio dei principali treni.

Dalle riduzioni ad una vera politica tariffaria

Negli anni successivi all'Unificazione si verifica la definitiva trasformazione da un'estesa abitudine ad applicare riduzioni ferroviarie - dovuta anche alla particolare elevatezza delle tariffe praticate dalle compagnie operanti in Italia - ad una vera e propria politica tariffaria indirizzata a favore dello sviluppo del turismo ferroviario. In definitiva comunque il numero di passeggeri che possono essere considerati turisti non fu mai in quest'epoca elevato.

Le compagnie ferroviarie introdussero facilitazioni per itinerari turistici diversificando i biglietti. L'adozione dei biglietti di andata e ritorno come di quelli circolari - validi di solito 60 giorni e emessi spesso in accordo con le compagnie ferroviarie dei paesi confinanti - va considerata infatti alla stregua di una vera promozione turistica. Ad una fase ulteriore appartengono i biglietti a itinerario combinabile, in cui l'itinerario era liberamente stabilito dai viaggiatori. Ancora più tardi, nel 1889, vennero introdotti i biglietti a serie, che consentivano al possessore di compiere un certo numero di viaggi a piacere in un ambito di tempo predeterminato. L'introduzione nel 1906 delle tariffe differenziali - con incrementi decrescenti all'aumento delle distanze in sostituzione di quelle a base costante, che risultavano assolutamente proibitive per le lunghe percorrenze - aumentò considerevolmente il turismo sulle lunghe distanze, fino a compiere un vero e proprio giro dell'intera Italia, attraverso linee appartenenti a più società ferroviarie.

Fin dal 1897 la Società per le strade ferrate della Sicilia aveva istituito speciali tariffe per comitive a carrozze complete, istradando il traffico viaggiatori fra Malta e l'Inghilterra. Fu la stessa società a pubblicare per prima i cartelli di pubblicità ferroviaria, dando inizio alla propaganda turistica ferroviaria¹⁶.

Le letture del viaggiatore moderno

Anche guide e orari cambiarono volto e funzioni all'indomani dell'Unificazione. Intanto si moltiplicarono le edizioni e si diffusero con maggior convinzione di quanto non fosse avvenuto fino a quel momento le librerie nelle stazioni. Ormai le guide sono

¹⁶ G. Mariotti, *Il turismo fra due guerre*, Roma, Edizioni Mercurio, 1941, p. 13.

letture necessarie e divengono sempre di più un affare per chi li scrive e le stampa¹⁷. Nascono nuove collane tascabili e diventa un'abitudine consolidata rinunciare alla conversazione nello scompartimento per informarsi sul viaggio che si sta compiendo. Nelle guide moderne le lunghe digressioni concernenti il paesaggio lasciano il posto alla concretezza delle indicazioni commerciali; una volta dimezzati i tempi di percorrenza dei viaggi in ferrovia, le lunghe letture cedono il passo al rapido sfogliare di opere concepite sempre di più in termini utilitaristici. Così guide e orari tendono ad unificarsi in un unico libro, venduto nelle librerie, tanto più apprezzato quanto più aumenta le proprie completezza e densità di informazioni. Non va dimenticato infatti che la rete italiana era gestita da più compagnie ferroviarie private, obbligate ad accordare i propri orari e le proprie tariffe.

Il primo orario contenente l'indicazione di tutte le linee nazionali in pratica era una rivista, il *Giornale delle strade ferrate*, che nel maggio del 1859 pubblicò per la prima volta tutti gli orari dei treni in circolazione in Italia. L'anno successivo usciva la prima guida-orario, la *Guida-Orario indispensabile al viaggiatore in Italia*, che riportava tutti gli orari delle linee italiane e in più le coincidenze con le diligenze e i piroscafi. Nel 1862 usciva l'*Indicatore Ufficiale*, quindicinale, il primo caso di orario ferroviario moderno in Italia, orari tariffe condizioni anche della navigazione a vapore e dei telegrafi. Nel 1867 veniva edita a Torino la *Guida-Orario del viaggiatore per le cento città italiane. Orario generale delle Strade Ferrate e della Navigazione in Italia. Rivista mensile delle ferrovie*, anch'essa una rivista, corredata di indicazione di prezzi, orari e condizioni, tutti costantemente aggiornati visti i cambiamenti introdotti di continuo.

Ma le guide più utilizzate furono quelle redatte negli anni '80 da Luigi Filippo Bolaffio pubblicate dalla Treves, le uniche che vennero ritenute alternative a quelle Baedeker¹⁸. Il primo tentativo di una guida ferroviaria nazionale invece fu quella di Melchiorre Ricchiardi pubblicata nel 1890; ricchissima di dettagli, si interessava anche

¹⁷ Con l'inizio del secolo la pubblicazione degli orari diventa un business al quale corrono dietro molti editori, tanto che nel 1907 si riuniscono in un convegno a Milano con lo scopo di darsi regole comuni.

¹⁸ Pubblicate nel corso degli anni '80-'90, le guide riguardavano, oltre al paese nel suo complesso, anche Parigi, la Svizzera e alcune città italiane: Firenze, Genova, Napoli, Palermo, Roma, Torino e Venezia. Il periodo in cui furono massimamente diffuse fu tra il 1880 e il 1915, quando si conquistarono "una fama di Baedeker italiano" (G. Rosselli, *Nascita dell'editoria turistica italiana*, in "Storia in Lombardia", 1995, n. 1-2, p. 275).

degli orari di tram e piroscafi¹⁹. Quando nel 1902 verrà dato alle stampe il *Giornale-Orario*, allora si avrà uno scatto di qualità. Pubblicato in due edizioni, una per l'Italia del nord e l'altra per quella del centro e del sud, aveva la pretesa di essere qualcosa di più di un semplice orario. Completo anch'esso degli orari della navigazione a vapore e dei collegamenti tramviari, conteneva in aggiunta un'utilissima lista di alberghi con le relative tariffe. Per finire con una serie di "letture divertenti per rendere il viaggio più piacevole", alle quali evidentemente era affidato il compito di alleggerire la lettura. Non meno adatto per affrontare un viaggio era il *Manuale per il trasporto delle persone per ferrovia*, nel quale il viaggiatore trovava i consigli per affrontare ogni situazione connessa al viaggio in ferrovia, dall'arrivo in stazione a come comportarsi nel caso di trasbordo di treno²⁰. E tre anni dopo usciva il *Vademecum del viaggiatore in ferrovia* pubblicato dalla prima rivista italiana dedicata esclusivamente ai viaggiatori in strada ferrata. "Il viaggiatore in Italia e all'Estero. Ferrovie e Navigazione", che così esordiva nel gennaio del 1887: "Il viaggiatore, il quale si affida allo scompartimento di una carrozza ferroviaria, non è nella pluralità dei casi in quelle condizioni normali della sua vita [...] egli trovasi, e sa di esserlo in un mondo a parte [...] e non vuole grattacapi"²¹.

In termini di completezza, infine, occorre ricordare anche il *Testo-Atlante delle ferrovie e tramvie italiane e di quelle estere in contatto Francia, Svizzera ed Austria-Ungheria con un indice-prontuario di tutte le linee, stazioni, fermate, scali, ecc. delle ferrovie, tramvie e laghi italiani*, a cura di Leonida Leoni, uscito nel 1913 presso l'Istituto Geografico De Agostini di Novara.

Le istituzioni turistiche: il CAI e il TCI

In mancanza di un vero stimolo unificato proveniente dal centro, due istituzioni contribuirono in maniera significativa in Italia allo sviluppo del turismo ferroviario fin

¹⁹ *L'Italia percorsa in ferrovia e sui laghi. Cenni storici, amministrativi ed economici di tutte le località italiane che sono stazioni di strade ferrate, delle tramvie e delle navigazioni a vapore*, Mortara, Cortellezzi, 1890.

²⁰ C. Cadeo, *Manuale per il trasporto delle persone per Ferrovia (Come si viaggia. Perché si viaggia. Dove si viaggia. Notizie statistiche sulle ferrovie italiane. Norme giuridiche sui viaggiatori in ferrovia. Il viaggiatore alla partenza. Il viaggiatore durante il viaggio. Il viaggiatore alla stazione d'arrivo. Interruzione e prosecuzione del viaggio. Concessioni speciali. Trasporto dei bagagli. Politica ferroviaria. Norme del codice ferroviario)*, Milano, Sonzogno, 1897.

²¹ "Il viaggiatore in Italia e all'Estero. Ferrovie e Navigazione", n. 1, gennaio 1887. La rivista uscì regolarmente fra il 1887 e il 1892 e poi di nuovo fra il 1901 e il 1903.

dalla loro nascita. Al Club Alpino Italiano (CAI), costituito a Torino nel 1863, abbiamo già accennato, così come abbiamo sottolineato il ruolo dell'alpinismo nello sviluppo del turismo ferroviario. L'organo del CAI, la *Rivista mensile*, che ospita regolarmente numerose segnalazioni sul turismo ferroviario, rappresenta una fonte di grande importanza per questi studi.

Non meno rilevante fu il Touring Club Ciclistico Italiano (TCCI), fondato a Milano nel 1894 sul modello del Cyclists' Touring Club, ideato per promuovere il turismo in bicicletta, e trasformato sei anni dopo nel Touring Club Italiano (TCI), con l'ampliamento dell'attività al turismo in automobile e in treno²². Il Touring Club nel 1903 avviò la stampa di una serie di *Guide di linee ferroviarie*, curate da Ottone Brentari, che volevano essere "non una guida delle città e dei paesi presso i quali si passa, ma semplicemente la *guida della linea ferroviaria*, ed indicare ed illustrare perciò, in via ordinaria, solo quanto si può vedere dal treno"²³, talmente dettagliate che arrivavano perfino a consigliare al viaggiatore come posizionarsi nello scompartimento a seconda dell'interesse panoramico della linea attraversata. In seguito alla collaborazione fondata negli stessi anni fra il Touring e le Ferrovie dello Stato, fra il 1907 e il 1921 vennero pubblicate alcune monografie regionali turistico-ferroviarie dedicate alla Puglia, all'Umbria, all'Abruzzo, alla Sicilia, al Piemonte, al Lazio e infine all'Emilia per una tiratura complessiva di 600.000 copie²⁴. Alle strade ferrate venne inoltre riservato un particolare spazio nella prima *Guida d'Italia*, edita dal Touring Club tra il 1914 e il 1929²⁵.

Turismo, tecnologia e comfort

Il turismo influì positivamente sulla qualità complessiva del servizio ferroviario. L'adozione di materiale rotabile rese sempre più confortevole il viaggio, così come l'introduzione di illuminazione, riscaldamento e dei sedili imbottiti, il miglioramento

²² Sulla storia del Touring, cfr. *I sessant'anni del Touring Club Italiano*, a cura di G. Vota, Milano, 1954; e *90 anni di turismo in Italia 1894-1984*, Milano, TCI, 1984.

²³ Touring Club Italiano, *Guide di linee ferroviarie. Milano-Genova*, Milano, 1905, p. 2. Le guide ferroviarie realizzate a cura di Ottone Brentari, quasi tutte di 40 pagine di lunghezza, furono pubblicate tra il 1903 e il 1905 e riguardarono tutte linee del nord Italia.

²⁴ *Il lungo viaggio del treno dal vapore all'alta velocità*, Milano, Touring Club Italiano, 1992, pp. 178-180.

²⁵ *I sessant'anni del Touring Club Italiano*, a cura di G. Vota, Milano, 1954, p. 149.

delle condizioni dei servizi igienici a bordo²⁶ e dei *buffet*²⁷ e la maggior cura destinata al disegno delle carrozze e agli arredi interni. Insomma provvedere ad un ambiente comodo appare un elemento imprescindibile per chi intende trascorrere una vacanza in treno. Ma nel caso italiano non furono risultati ottenuti con facilità. Anzi a lungo e da più parti si legge della mancanza di *comfort* e dell'obsolescenza del materiale utilizzato, che versava ovunque in pessime condizioni di manutenzione.

Sia il vagone letto sia quello ristorante - le carrozze ristorante apparvero per la prima volta con l'Orient Express - elevarono in maniera rilevante la qualità del viaggio in treno. Dormire in treno come a casa propria costò sempre molto e dunque fu un lusso riservato a pochi. Le compagnie italiane studiarono uno *standard* proprio di vagone letto²⁸; la conformazione del territorio per un verso e i molti treni internazionali che attraversavano la penisola per l'altro ne fecero una necessità. Il vagone ristorante evitò ai viaggiatori la scomodità di scendere in stazione per consumare i pasti.

Non va neppure trascurata, infine, la questione della sicurezza. Garantirla significava attirare una clientela più ampia. Un passo in avanti venne compiuto con l'introduzione nel 1879 dei passaggi intercomunicanti fra i vagoni, dovuta fondamentalmente all'aumentata lunghezza dei viaggi. Fino a quel momento gli scompartimenti isolati separati tra loro e accessibili solo dall'esterno con porte indipendenti presentavano non pochi rischi.

Grandi itinerari e grandi treni: la direzione dei flussi

Il turismo ferroviario che porta gli stranieri in Italia rappresenta uno dei veicoli privilegiati per l'inserimento dell'Italia nella rete ferroviaria europea. Se si esclude la Valigia delle Indie, con la quale gli inglesi cominciarono a scoprire le ferrovie italiane, per il resto i treni internazionali di lusso che transitano in Italia vi sono diretti come meta finale, con l'esplicito fine dunque di permettere l'afflusso ai principali luoghi di

²⁶ "Se dovete partire - scriveva Collodi - con un treno diretto, prima di salire in vagone fate il vostro esame di coscienza, per vedere se v'occorre nulla. Accade che, durante la gita, si fanno sentire alle volte bisogni più imperiosi dei bisogni sociali" (*Un romanzo in vapore*, cit., p. 142).

²⁷ "Il sudiciume delle stazioni è indescrivibile, e dopo Foggia i viaggiatori non devono aspettarsi di trovare qualcosa di commestibile nei miseri Buffets delle stazioni, tanto che occorre essere forniti di cibo per affrontare il lungo tragitto che conduce a Reggio" (A. Cecere, *Viaggiatori inglesi in Puglia nell'Ottocento*, Fasano, Schena, 1993, p. 356).

²⁸ Nel 1889 all'Esposizione mondiale di Parigi la compagnia Mediterranea presentò un proprio modello.

villeggiatura. Ed in effetti le mete turistiche che godevano delle maggiori attenzioni dei passeggeri di questi celebri treni crebbero in modo rilevante: si pensi alla valorizzazione della riviera ligure, a Venezia e naturalmente a Roma, che restò sempre uno degli obiettivi preferiti del turismo internazionale.

L'epoca d'oro dei treni di lusso si apre grosso modo intorno all'inizio degli anni '80. L'Orient Express entrò in servizio nel 1883 collegando Parigi a Costantinopoli. Sette anni dopo arrivò il Peninsular Express, contemporaneamente entrava in funzione il Rome Express che congiungeva Roma a Londra via Parigi-Torino-Genova. Faceva molte fermate in Italia, soprattutto sulla riviera ligure, anche il treno fra Pietroburgo e Cannes. Le stesse fermate le faceva il Nord-Sud Brenner Express che viaggiava fra Berlino e Milano e tra Milano e Cannes. L'apertura del tunnel del Sempione nel 1906 permise l'attivazione del Simplon Express, da Parigi a Costantinopoli, con un percorso più meridionale rispetto a quello dell'Orient Express. Nel complesso alla vigilia della Grande Guerra otto grandi treni internazionali entravano in Italia: Roma-Cannes, Simplon Express, Lloyd Express, Berlino-Roma, Berlino-Palermo, Egitto Express e Vienna-Roma.

In generale questi treni circolavano solo d'inverno, quando le classi ricche del nord cercavano climi più temperati e si trasferivano in paesi come l'Italia. E' possibile affermare dunque che al momento dello scoppio del primo grande conflitto mondiale l'Italia era stabilmente inserita nei principali circuiti turistici ferroviari europei: dalla riviera ligure alle città d'arte, dai laghi del nord a Napoli e le sue isole fino alla Sicilia, in particolare Taormina, i luoghi turistici italiani crescevano grazie ai collegamenti ferroviari.

L'esercizio di stato nel 1905 e il dibattito sul Movimento dei Forestieri

Se nel corso dell'800 lo stato nei fatti si rende latitante in tema di promozione turistica ferroviaria, con il 1905, anno della nazionalizzazione delle ferrovie in Italia, la questione cambia completamente aspetto. La nascita dell'ente ferroviario sposta una fetta considerevole dell'attenzione dei governanti ferroviari verso la questione del turismo e si intensifica così anche il dibattito sulle tariffe. In definitiva con il 1905 si fa strada l'idea di affidare la gestione delle attività di coordinamento e di sostegno al turismo alle Ferrovie dello Stato. Lo stato era chiamato ad intervenire in un settore che aveva urgente necessità di regolamentazione, di impulso e di programmazione e la cui

dimensione stava evolvendo rapidamente. Si comincia a pensare per la prima volta ad un progetto organico di programmazione del turismo, all'interno del quale il miglioramento dell'offerta infrastrutturale - anche alberghiera - assume dunque un'importanza centrale.

In questo quadro che va cambiando deve essere introdotto il dibattito sulla costituzione del Movimento dei Forestieri, proposto inizialmente da Maggiorino Ferraris - parlamentare, ministro per alcuni anni e direttore della rivista "Nuova Antologia" - che lanciò per primo l'idea di un'istituzione specifica per la disciplina del turismo²⁹. La sua idea consisteva nell'affidare all'ente ferroviario che di lì a poco si sarebbe formato gran parte delle responsabilità turistiche nazionali. Per la prima volta dunque alle ferrovie era assegnato un ruolo di assoluta centralità in ambito turistico³⁰.

La creazione dell'Associazione Nazionale Italiana per il Movimento dei Forestieri avvenne nel 1902; gli inizi non furono facili per il nuovo soggetto turistico per la scarsità di risorse a disposizione e Ferraris si batté con forza per il suo potenziamento: "La sua attività - scriveva - dovrebbe esplicarsi in due modi: azione all'estero; azione all'interno. All'estero, l'ufficio dei forestieri dovrebbe agire specialmente mediante una fitta rete l'Associazione Nazionale Italiana per il Movimento dei Forestieri di agenzie ferroviarie e marittime. Queste agenzie, alla loro volta, si gioverebbero essenzialmente di tre mezzi per esplicare la loro azione: la pubblicità, le informazioni gratuite, la vendita dei biglietti. All'interno l'ufficio ferroviario dei turisti dovrebbe farsi centro di tutti i fattori che concorrono a promuovere, ad accrescere, a facilitare il movimento dei forestieri e dei viaggiatori in genere: servizi ferroviari e postali, alberghi, musei, pubblica sicurezza. Si è perciò, che vagheggerei presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, l'istituzione di un Consiglio Generale del Traffico dei Turisti, nel quale fossero rappresentati i dicasteri governativi, le grandi associazioni nazionali, le Camere di commercio, le Società esercenti, i Municipi che sono centro di un largo movimento turistico ed in genere le forze economiche, organizzate del paese. Solo le

²⁹ I suoi interventi più importanti vennero pubblicati sulla rivista da lui diretta, la "Nuova Antologia": vol. 163 (1899), pp. 674 ss.; vol. 171 (1900), pp. 349 ss.; vol. 193 (1904), pp. 336 ss.

³⁰ Sulla proposta del Ferraris e sul dibattito, cui si accennerà in seguito, con il Bertarelli, cfr. A. Treves, *Anni di guerra, anni di svolta. Il turismo italiano durante la prima guerra mondiale*, in *Studi geografici sul paesaggio*, a cura di G. Botta, Milano, Cisalpino-Goliardica, 1989, pp. 249-299.

Ferrovie hanno o possono avere questa grande rete di organi esecutivi all'estero ed all'interno, che è indispensabile ad un lavoro pratico e proficuo”³¹.

La proposta di Ferraris diede luogo a un sentito dibattito nel quale intervennero voci autorevoli, come quella di Luigi Vittorio Bertarelli, il maggiore esponente del Touring Club Italiano: “Il progetto del sen. Maggiore Ferraris parte dal presupposto che il nuovo ufficio debba essere collegato alle Ferrovie dello Stato che tanta influenza possono esercitare sul movimento dei forestieri e che di tanti mezzi dispongono per promuoverlo e secondarlo [...] Come mai si deve ancor oggi, da chi con tanto amore e competenza si occupò del movimento dei forestieri, proporre l'istituzione di un Ufficio ferroviario per lo sviluppo di questo movimento? Non è meraviglia tale richiesta in un paese eminentemente adatto al turismo forestiero come l'Italia, che più di ogni altro dovrebbe giovarsene?”³².

Anche uno dei più noti studiosi di ferrovie, Filippo Tajani, docente al Politecnico di Milano, faceva notare che era inopportuno affidare un ufficio nazionale turistico alle Ferrovie, le quali, scriveva, “hanno in mano il mezzo essenziale per favorire il turismo. Un viaggio trae sempre con sé, insieme alle grandi attrattive che lo circondano, una somma di disagi: ridurli al minimo è quello che devono fare le ferrovie”. Per ottenere tale risultato, era necessario che nelle stazioni di maggiore importanza si trovasse sempre un interprete in grado di fornire ai viaggiatori informazioni nelle varie lingue straniere; che il personale viaggiante fosse “provvisto di una divisa seria, pulita e sempre in ordine, e venisse educato a trattare il viaggiatore con quella cortesia con cui il commesso di negozio tratta il buon cliente”; che la revisione dei biglietti fosse fatta “con severità contro i frodatori, ma con larghezza contro l'ignaro dei complicatissimi regolamenti”. E concludeva: “Oggi la pubblicità ferroviaria si intende come pubblicità alle bellezze del nostro paese. E ciò certamente si fa in base ad un ragionamento che a prima vista è assai persuasivo. Diffondendo la conoscenza dei tesori naturali e artistici d'Italia s'invogliano gli stranieri a venire fra noi: così crescono i viaggiatori sulle ferrovie e lo scopo della *réclame* è raggiunto [...] Siccome, però, un viaggio è sempre un viaggio, bisogna far sapere che quelle bellezze tanto decantate si possono vedere senza grande spesa e principalmente senza grande disagio. Bisogna far sapere che chi viene in Italia troverà non la diligenza dello Stendhal, ma ricchezza di treni comodi e

³¹ M. Ferraris, *Di un ufficio di Stato per il movimento dei forestieri*, in "Nuova Antologia", 1° gennaio 1913, pp. 149-150.

³² L.V. Bertarelli, *Un Ufficio Nazionale del Turismo in Italia?*, in "Le Vie d'Italia", 1917, p. 68.

celeri, con vetture a percorso, carrozze a letto e carrozze ristorante, con illuminazione elettrica e via dicendo, e con prezzi ragionevoli”³³.

Dalla legge sulla tassa di soggiorno alla nascita dell'ENIT

La discussione sull'esigenza di un ufficio nazionale per il movimento turistico e sull'opportunità di affidarlo alle Ferrovie dello Stato sollecitò alcuni importanti interventi normativi. La prima legge in proposito fu emanata nel dicembre 1910; con essa si concedeva ai Comuni dotati di stabilimenti idroterapici o considerati stazioni climatico-balneari di applicare una tassa di soggiorno a carico dei visitatori. Tale tassa doveva essere esclusivamente utilizzata per il finanziamento di opere necessarie a migliorare l'accoglienza turistica³⁴.

Il settore aveva indubbiamente urgente necessità di controllo, di studio e di programmazione. Come scriveva la rivista mensile del Touring Club, infatti, “molto si parla in Italia, della potenzialità della nostra industria turistica, ma, purtroppo, in fatto di statistiche e di cifre tutto si riduce a ripetere la famosa cifra del mezzo miliardo all'anno, calcolata ormai da qualche lustro come importo del movimento dei forestieri unito alle rimesse degli emigranti. Il turismo esige invece accurati studi e quindi una copiosa raccolta di dati per trarne elementi di giudizio e di norma. Tali iniziative hanno un valore enorme: esse permettono la valutazione esatta di ciò che altrimenti sarebbe astratto, sono la chiave di volta per tutti i provvedimenti da adottare”³⁵.

Un altro significativo, ma non ancora sufficiente avanzamento, lo si ottenne con la decisione presa nel 1914 dalle Ferrovie dello Stato di aprire due uffici propri a Parigi e a Londra.

La maturazione definitiva della comprensione dell'importanza economica del turismo avviene con la fine della Grande Guerra. A quel punto lo stato avvia finalmente una politica più attiva e istituisce una prima commissione di studio con il compito di elaborare proposte sullo sviluppo dell'industria alberghiera e del movimento turistico, nonché sulla possibilità di istituire un'organizzazione pubblica del turismo. I lavori di quella commissione condussero all'istituzione di un Ente Nazionale per le Industrie Turistiche (ENIT), dotato di personalità giuridica e posto sotto la vigilanza del Ministero dell'Industria, Commercio e Lavoro. I compiti principali dell'ENIT erano

³³ F. Tajani, *Le ferrovie dello Stato e il movimento dei forestieri*, in "Le Vie d'Italia", 1917, p. 153.

³⁴ *La tassa di soggiorno*, in "Le Vie d'Italia", 1921, p. 513.

³⁵ *Il nostro movimento turistico*, in "Le Vie d'Italia", 1921, pp. 290-291.

quelli di integrare le iniziative private in materia di promozione culturale e pubblicitaria in Italia e all'estero, di coordinare l'attività alberghiera, di raccogliere ed elaborare dati di tipo statistico-economico di concerto con le Ferrovie dello Stato e con il Touring Club Italiano³⁶.

Il nuovo ente incarnava il primo tentativo statale in materia di assetto turistico, tanto da far dire che con esso venne posta la pietra miliare del turismo in Italia. Appare significativo come nel Comitato esecutivo del nuovo ente figurasse anche un rappresentante della Direzione generale delle Ferrovie dello Stato. Particolarmente stretta fu la collaborazione con le Ferrovie: già nel 1920 venne stipulata una convenzione fra i due soggetti, in seguito alla quale gli uffici già esistenti di Londra Parigi e New York venivano attribuiti al consorzio formato dall'ENIT stessa insieme a numerosi altri enti, fra i quali evidentemente le Ferrovie dello Stato, progettando in prospettiva di aprire altri uffici analoghi in Italia e all'estero. La decisione dunque faceva passare gli sportelli ferroviari in gestione all'ENIT. Inoltre fin dal 1921 vennero organizzati congiuntamente treni domenicali a prezzi ridotti. Di lì a qualche anno la formazione della Compagnia Italiana per il Turismo (CIT), di cui mantennero la maggioranza azionaria, sancì il nuovo corso del turismo ferroviario in Italia. Ad essa l'ENIT concesse l'esercizio degli uffici viaggi e turismo, degli uffici informazioni ai porti e nelle stazioni e degli uffici automobilistici³⁷, mentre, da parte delle Ferrovie, le vennero affidate l'organizzazione e la gestione, sia in Italia che all'estero, di uffici per lo sviluppo dei viaggi, per le informazioni al pubblico, per la vendita dei biglietti. Inoltre fu assegnata alla CIT la diffusione del cospicuo materiale pubblicitario edito in comune tra ENIT e F.S., come gli opuscoli in varie lingue e la "Rivista Mensile di Propaganda", con una tiratura di 30.000 copie (poi portate a 50.000) nelle tre edizioni inglese, tedesca e francese, il cui primo numero uscì nel gennaio 1933³⁸. Nel 1937 delle 211 agenzie viaggiatori autorizzate alla vendita dei biglietti ferroviari in base a contratto, 82 erano uffici di viaggio e turismo esercitati dalla CIT. La concessione di vendita di biglietti di

³⁶ *Il trinomio "ENIT-FF.SS.-TCI" alle fiere ed esposizioni*, in "Le Vie d'Italia", 1921, pp. 1333-1334. Qualche anno dopo il Fascismo darà vita all'Ente nazionale industrie turistiche e alberghiere (A. Trova, *Alle origini dell'Ente nazionale industrie turistiche e alberghiere (1939-1941)*, in "Il Risorgimento", a. XLV(1993), n. 2, pp. 265-277).

³⁷ Ferrovie dello Stato. Compagnia Italiana per il Turismo, *Convenzione per la organizzazione e gestione in Italia ed all'Estero di Uffici per la propaganda, per il servizio di informazioni al pubblico, per la vendita dei biglietti di viaggio e per i servizi turistici in genere*, s.l., s.d., pp. 1-2.

³⁸ Ministero delle Comunicazioni. Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, *Relazioni per gli anni finanziari*, anni 1927-28, 1932-33, 1933-34 e 1934-35.

viaggio delle Ferrovie dello Stato all'estero, a parte le tre organizzazioni Thomas Cook and Son, Wagons Lits e American Express Company che avevano la concessione diretta, era stata accordata esclusivamente alla CIT, che all'estero aveva 44 uffici propri di viaggi e turismo e 689 agenzie corrispondenti fornite dei biglietti di viaggio dalle ferrovie.

Le nuove istituzioni turistiche dunque occuparono immediatamente un campo che fino a quel momento era restato sguarnito. Come appare chiaramente nelle tabelle riportate, si registra un incremento marcato della quantità dei biglietti ferroviari venduti all'estero a partire dall'entrata in scena dell'ENIT. Nel 1924 venne anche istituito a Firenze un Ufficio centrale biglietti. L'ENIT inoltre si rese protagonista di un'intensa attività di pubblicazioni turistiche, migliorò la qualità degli orari ferroviari, incise notevolmente sul coordinamento con i servizi automobilistici e naturalmente svolse un ruolo importante nel preparare l'avvento dei treni popolari, spingendo costantemente verso l'adozione di tariffe ridotte. Ma la sua opera fu encomiabile anche sul versante dell'approntamento di una serie di servizi indispensabili per l'accoglienza turistica. Di qui il suo interessamento per la migliore qualità del materiale rotabile, di latrine e *buffet*, del servizio di facchinaggio e di quello di prenotazione del posto³⁹. I risultati sono tangibili anche se valutiamo il numero di stranieri entrati in Italia per ferrovia:

INCASSI PER BIGLIETTI VENDUTI ALL'ESTERO
(IN LIRE)

1920	5.666.665
1921	17.412.321
1922	27.298.313
1923	31.220.729

Fonte: G. Mariotti, *Il turismo fra due guerre*, Roma, Edizioni Mercurio, 1941

BIGLIETTI FERROVIARI PER L'ITALIA VENDUTI ALL'ESTERO E NELLE STAZIONI DI CONFINE

1910	1.249.229
1919	456.679
1920	800.978
1921	1.252.251
1922	1.435.652

³⁹ A. Mariotti, *L'industria del forestiero in Italia*, Bologna, Nicola Zanichelli, 1923, pp. 113-116.

1923	1.475.066
1924	1.679.978
1925	2.112.894
1928	1.762.545
1929	1.840.671
1930	1.985.871
1931	1.831.928

BIGLIETTI FERROVIARI PER L'ITALIA VENDUTI DALLE AMMINISTRAZIONI ESTERE, DALLE AGENZIE ALL'ESTERO, DALLE STAZIONI DI CONFINE: PRESUNTA QUOTA DI VIAGGIATORI STRANIERI

1910	501.711
1919	152.773
1920	274.538
1921	426.164
1922	543.407
1923	595.146
1924	735.599
1925	964.624
1928	917.393
1929	989.259
1930	1.023.595
1931	898.863

Fonte: Ente nazionale per le industrie turistiche, *Statistica del movimento turistico in Italia*, anni indicati

TURISTI STRANIERI ENTRATI IN ITALIA

	per ferrovia	in automobile
1923	817.360	16.000
1924	947.508	28.000
1925	1.119.850	40.000
1926	1.019.000	50.000
1927	917.000	62.000
1928	917.000	77.000
1929	928.000	123.000
1930	1.020.640	143.814

Fonte: F. Paloscia, *Storia del turismo nell'economia italiana*, Città di Castello, Editore Petrucci, 1994

Affrontata la questione delle istituzioni turistiche nazionali, a livello periferico, dopo un lungo periodo in cui la funzione di promuovere e di tutelare il patrimonio artistico e

paesaggistico fu lasciata esclusivamente all'iniziativa dei singoli, nel 1926 vennero stabilite le norme per dichiarare di particolare interesse turistico alcuni centri, perché sedi di fonti termali o per le loro bellezze naturali. Presso tali centri sarebbe stata costituita un'Azienda autonoma del turismo, dotata di personalità giuridica distinta dal Comune, che avrebbe dovuto studiare, valorizzare e realizzare opere turistiche. Cinque anni più tardi venne anche istituito un organo centrale dell'amministrazione diretta dello stato, al quale fecero capo le competenze in materia: il Commissariato Centrale al Turismo, con compiti di direzione, di coordinamento, prevenzione e vigilanza dell'attività. Come sue emanazioni, nel luglio seguente furono formati i Comitati Provinciali per il Turismo, in seguito trasformati in Enti Provinciali del Turismo. Altri interventi nel settore vennero compiuti dal regime fascista incentivando i viaggi degli italiani e degli stranieri, mediante la concessione di tariffe agevolate, e soprattutto con l'effettuazione di speciali convogli destinati ai turisti.

Si assiste in definitiva in questi anni alla formazione di una vera e propria rete di enti turistici che viene finalmente in essere in virtù di un nuovo atteggiamento da parte dello stato. Il risultato è la trasformazione sia in termini qualitativi sia quantitativi del fenomeno del turismo ferroviario, che troverà nel secondo dopoguerra il momento della sua consacrazione.

I "treni popolari"

L'istituzione dei "treni popolari" rientra nella politica di ricerca del consenso perseguita dal Fascismo nel corso degli anni '30. Furono in effetti un mezzo efficacissimo per diffondere abitudini nuove e rendere accessibile anche alle classi meno abbienti la soddisfazione di bisogni che altrimenti non sarebbero mai stati appagati.

All'inizio degli anni Trenta, sia per effetto della crisi economica mondiale, sia per la crescente concorrenza delle automobili, le Ferrovie dello Stato registrarono un forte calo nel traffico viaggiatori; parallelamente si verificò un altrettanto intenso calo negli arrivi dei turisti stranieri. Per ovviare al problema furono decise numerose iniziative commerciali, ma si cercò anche di configurare il turismo degli italiani all'interno di un'operazione politico-sociale a vasto raggio che il regime attuò mediante una rete capillare ed articolata sostenuta dalle sezioni dopolavoristiche e dalla stampa di settore e attraverso la quale la politica culturale fascista riuscì a raggiungere un immenso

pubblico di ceto basso. Il regime organizzò gli svaghi di massa con grande successo, concentrandoli la domenica e nei giorni festivi, attraverso l'Opera Nazionale Dopolavoro, che accoglieva esponenti di ogni ceto. La tessera del Dopolavoro dava diritto a sconti sui viaggi, sugli abbonamenti ai giornali, sull'ingresso al cinema, al teatro, nelle balere e alle partite di calcio⁴⁰.

TURISTI STRANIERI ENTRATI IN ITALIA

	per ferrovia	totale
1931	919.484	2.186.305
1932	705.725	1.904.570
1933	922.042	2.528.308
1934	881.617	3.142.372
1935	882.468	3.040.820
1936	941.805	3.392.762
1937	1.468.356	5.018.706
1938	1.362.500	3.982.995
1939	938.531	2.481.998
1940	245.024	419.131
1941	145.764	197.270
1942	144.516	204.419

Fonte: M. Avancini, *Analisi del traffico turistico*, in "Enit. Statistica del turismo", 1952, n. 9

Fu in questo quadro che nella primavera del 1931 il Ministero delle Comunicazioni intraprese una politica improntata alla concessioni di speciali sconti per particolari destinazioni. La riduzione riguardava: le famiglie che si recavano nelle località balneari o termali; i viaggiatori provenienti dall'estero e diretti alle spiagge adriatiche da Fiume a Falconara, oppure in alcune stazioni termali; gli italiani che si recavano in vacanza nell'Alto Adige o nel Cadore⁴¹. Sempre nello stesso anno vennero emessi biglietti circolari per turisti stranieri validi su diversi itinerari della rete ed entrarono inoltre in vigore i biglietti di andata e ritorno domenicali e festivi a tariffa ridotta del 40% per

⁴⁰ G.F. Venè, *Mille lire al mese. Vita quotidiana della famiglia nell'Italia fascista*, Milano, Mondadori, 1988, pp. 221-223. Sull'Opera Nazionale Dopolavoro, cfr. V. de Grazia, *Consenso e cultura di massa nell'Italia fascista. L'organizzazione del Dopolavoro*, Roma-Bari, Laterza, 1981.

⁴¹ *Facilitazioni di viaggio per le stazioni balneari e termali, e per l'Alto Adige e il Cadore - I viaggi delle famiglie*, in "Le Vie d'Italia", Notizie ed Echi, 1932, p. 274.

alcuni centri di importanza turistica e storica⁴². Fu proprio l'orientamento del regime teso a far divertire la gente in modo da garantirsi il consenso che diede luogo all'istituzione di convogli "a prezzo ridottissimo"⁴³. Nell'agosto 1931 vennero così inaugurati i primi "treni popolari", straordinari di sola terza classe, con sconto fino all'80% sulla tariffa ordinaria, destinati a raggiungere località climatiche, balneari o di interesse storico e artistico. Da soli o in comitiva, talvolta organizzati dalla propria azienda, fra il 2 agosto e il 20 settembre 1931 quasi mezzo milione di viaggiatori approfittò degli sconti⁴⁴.

L'anno successivo la stagione dei "treni popolari" cominciò il 5 giugno e terminò il 18 settembre, con 17 giornate di gite e con una media di circa 58 gite per giornata. In confronto all'anno precedente, fu dato un maggiore sviluppo ai treni a lungo percorso e istituito il servizio di seconda classe per i treni notturni. Quasi tutti i treni partirono con le vetture al completo. In totale furono effettuate 948 coppie di treni straordinari, trasportando 834.000 viaggiatori, con un percorso medio di 485 chilometri fra andata e ritorno. Nel 1938 le Ferrovie dello Stato trasportarono l'80% dei viaggiatori a tariffa ridotta, la percentuale dei viaggi fatti con riduzioni diverse crebbe dal 39% del 1933 al 74% dell'esercizio 1937-38. La fortuna dei "treni popolari" continuò anche negli anni seguenti con cospicui aumenti di traffico, fino alla guerra.

VIAGGIATORI TRASPORTATI CON I TRENI POPOLARI

1931	459.887
1932	833.943
1933	864.297
1934	1.030.388
1935	1.064.262
1936	1.195.571
1937	1.261.267
1938	1.226.261

⁴² *Nuovi biglietti circolari turistici*, in "Le Vie d'Italia", Notizie ed Echi, 1931, p. 342; e *Biglietti di andata-ritorno domenicali e festivi*, in "Le Vie d'Italia", Notizie ed Echi, 1931, p. 342.

⁴³ Si trattava di una promozione senza precedenti. Come ha scritto Gian Franco Venè, "da Milano al Mar Ligure, fino al 1937, il biglietto ferroviario di terza classe costava sulle 32 lire a persona. Dal '37 alla guerra circa 7 lire in più [...] un prezzo alto per vedere il mare, anche se teoricamente compensato dall'efficienza, rapidità e puntualità del servizio, senz'altro tra i migliori d'Europa" (Venè, *op. cit.*, pp. 239-240).

⁴⁴ Ministero delle Comunicazioni. Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, *Relazione per l'anno finanziario 1931-32*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1932, p. 123.

1939

838.575

Fonte: Ferrovie dello Stato, *Relazione per l'anno finanziario*, anni indicati

I convogli popolari furono importanti poiché consentirono in Italia la prima affermazione del turismo di massa, permettendo a migliaia di persone di raggiungere le località di villeggiatura e di prendere il treno per la prima volta. Riguardarono però una parte limitata della popolazione, quella che viveva nelle grandi città e lavorava nelle fabbriche e negli uffici, mentre chi abitava nelle campagne e nei centri minori dovette attendere il secondo dopoguerra per conquistare il diritto alla vacanza⁴⁵.

⁴⁵ M. Degl'Innocenti, *La villeggiatura: un diritto per tutti*, in "Il Risorgimento", a. XLV(1993), n. 2, p. 214.