



[1]

La storia delle ferrovie in Italia attraverso i francobolli

Dalle locomotive a vapore della prima metà dell'Ottocento fino all'alta velocità. Di Beniamino Bordoni

Contrariamente al pregiudizio di arretratezza che contraddistingueva il Regno delle Due Sicilie, Ferdinando II di Borbone, attento alle innovazioni tecnologiche, nel 1838 promulgò un decreto con cui assegnava ad Armand Bayard de la Vingtrie l'incarico di realizzare una ferrovia da Napoli a Nocera e Castellammare. Il tronco fino a Granatello di Portici di 7,640 chilometri fu inaugurato il 3 ottobre 1839 ed è celebrato da una **serie di tre** emessa nel 1939 per il centenario (con la Bayard protagonista, cfr. pag.46) e da un **dittico del 1989** per il 150esimo anniversario della **prima ferrovia italiana** [1]. La scelta del doppio francobollo da 550 lire deriva dalla necessità di riprodurre il dipinto di Salvatore Fergola, conservato al Museo di San Martino a Napoli,

raffigurante il convoglio inaugurale al traino di una locomotiva a vapore Bayard. Il percorso era contornato dalla folla meravigliata e festante: stava nascendo il fascino del viaggio in treno, un'attrazione che dura ancora oggi; lo sottolineano i **due francobolli "Visitate l'Italia" per "Europa 2012"**, dove una figura femminile ammira

panorami dal finestrino di un vagone [2]. Tornando alle vapore, si segnalano tre riferimenti dentellati, due dei quali indiretti. Il primo è un **70 lire del 1975** per il 21esimo Congresso dell'Associazione internazionale delle ferrovie [3], riprodotto il complesso meccanismo Walschaerts per la distribuzione del vapore. Visto che nella vignetta la biella prosegue verso sinistra, lasciando intendere l'esistenza di un quarto asse oltre ai tre raffigurati, e notato l'evidente contrappeso sulla prima ruota, l'immagine sembrerebbe ispirata alle locomotive del gruppo 740 costruite dal 1911. Il secondo richiamo è nel valore da **0,45 euro** per il centenario delle **Ferrovie dello Stato** istituite nel 1905 [4]. Simona Castellani, vincitrice del concorso indetto per il bozzetto, richiama nel numero 100 una locomotiva con il fumo che esce dalla cifra



[3]

"1" e una ipotetica biella che si collega al centro degli "0", idealmente le ruote della macchina. La creatività però contrasta con i principi della fisica: il moto lineare della biella



[2]



[4]

non può trasformarsi in rotatorio passando per il centro della ruota.

Tra Ottocento e Novecento la valutazione per la costruzione di una linea era influenzata dal trasporto dei beni, più efficiente per velocità e volumi rispetto alla trazione animale. Lo ricorda il francobollo "B" dedicato nel 2019 al terzo centenario dell'istituzione del **Porto Franco di Trieste** [5].



Sulla vignetta il convoglio merci evidenzia il potenziamento della rete ferroviaria con la presenza di binari sulle banchine. La ferrovia era un volano per lo sviluppo economico; ogni località ambiva al

treno, anche le più isolate. Furono realizzate linee minori, molte a scartamento ridotto; quando il trasporto su gomma prese il sopravvento, alcune vennero chiuse senza pensare a un utilizzo turistico. Gli esempi filatelici sono il recente tributo al 115esimo anniversario del **trenino del Renon** (vedi box pag.53) che nel 1907 raggiungeva l'altopiano sopra Bolzano direttamente da piazza Walther; il **trenino della Val Gardena**, realizzato nel 1917 per ragioni militari e soppresso nel 1960, celebrato nel centenario con un esemplare da **0,95 euro** [6]; la **ferrovia elettrica Rimini-San Marino** aperta nel 1932 e chiusa nel 1944 (ma oggi si pensa al ripristino) il cui 80esimo è stato ricordato con una



[6]

busta postale congiunta Italia-San Marino

(le impronte di valore sono rispettivamente la stazione di Rimini e quella di San Marino). Nel 2010, per il centenario, è uscito un dentello da **0,65 euro**



[7]

per la **Ferrovia retica**, con capolinea a Tirano (SO), nel paesaggio dell'Albula e del Bernina [7], recentemente entrata nel Guinness dei primati per il convoglio passeggeri più lungo al mondo.

Per non essere esclusi dalle opportunità di sviluppo economico, sin dalla metà dell'Ottocento si colse l'esigenza di collegare il porto di Genova al cuore dell'Europa, operazione che portò a due grandi innovazioni: l'apertura dei trafori e la trazione elettrica trifase.

Il **Frejus** fu il primo grande tunnel alpino; sostituì



[8]

la ferrovia del Moncenisio che operò solo dal 1868 al 1871, anno in cui venne aperta la galleria. Nel 2021, per il 150esimo anniversario, è stato emesso un tariffa "B" che riproduce un'incisione del giornale *L'illustration, journal universel* con il passaggio della

prima locomotiva [8].

Il francobollo da **25 lire del 1956** per i 50 anni del traforo del **Sempione** [9] è famoso per gli errori, due veri e due presunti: la



[9]

diligenza è quella del Gottardo e non del Sempione; il treno esce dalla parte sbagliata del tunnel, ma non perché i treni viaggino sulla sinistra, semplicemente

poiché nel 1906 quella canna era solo una galleria di servizio. Non sono errori la locomotiva a vapore (la trazione elettrica fu attivata qualche mese dopo l'apertura), e il fatto che il treno inaugurale abbia percorso il traforo in entrata e non in uscita, in quanto non è detto che sia

raffigurato quel treno. Onde evitare altri sbagli, per il centenario fu scelta un'immagine stilizzata [10] costituita da due binari che, uscendo dal tunnel, si incontrano formando i vessilli di Italia e Svizzera.

In realtà l'errore persiste, dal momento che la bandiera rossocrociata, che è quadrata, è disegnata rettangolare.

La carenza di materie prime rendeva difficile e oneroso l'approvvigionamento del carbone per le locomotive; spesso era di pessima qualità e mescolato ad altri combustibili provocava fumi tossici che ristagnavano nei tunnel. Una svolta verso la trazione elettrica derivò dall'incidente avvenuto nel 1898 presso Busalla, quando un merci, senza controllo per la morte del personale a causa delle esalazioni in galleria, piombò su un treno fermo. Grazie all'energia prodotta nelle centrali idroelettriche, si guardò con interesse all'evoluzione della trazione elettrica utilizzata per le tramvie, aumentando la tensione a 3.000 volt per migliorare potenza e velocità, portando l'Italia all'avanguardia in questo settore. Per le "eccellenze del sistema produttivo ed economico", ecco il francobollo del 2022 dedicato alla **E431**, in livrea originale nera, nel centenario della consegna delle prime diciotto macchine



[10]

costruite dal Tecnomasio Italiano Brown Boveri a Vado Ligure (vedi box pag.53).



La modernità del settore venne sottolineata nel 1939, per il centenario della ferrovia in Italia, con l'emissione di tre pezzi [11] dall'identica vignetta (20 centesimi carminio, 50 violetto e 1,25 lire azzurro): vi sono raffigurati la **Bayard ricostruita** (ecco il terzo soggetto con locomotiva a vapore) e l'elettrotreno **Etr200** che conseguì il record di velocità superando i 200 km/h. Lo stesso convoglio tornò dieci anni dopo per il 75esimo dell'Unione postale universale [12]

[11]



con l'immagine che unisce i due emisferi, collegati dai più efficienti mezzi di trasporto: un transatlantico, un aereo e l'Etr200. Nel 1970, sul valore da 25 lire per la XII Giornata del francobollo [13], il treno esprime il concetto di rapidità nella consegna della corrispondenza;



[13]



[14]

il convoglio postale è infatti trainato da una E444, il locomotore più veloce dell'epoca, ironicamente soprannominato "Tartaruga". Curiosità: questa immagine fa da sfondo, in basso a destra, al dentello da 170 lire del 1979 per il 50esimo dell'attività di produzione filatelica del Poligrafico [14]. Riferimenti ferroviari anche per la XXIII



[15]

Giornata con un binario in cui alcune traversine sono costituite da buste [15]. Il passaggio verso una nuova mentalità ferroviaria si coglie dal pezzo da 650 lire del 1988 [16]



[16]

Centrale-Roma Termini, francobollo da 700 lire del 1987 [17]. Anche la stazione di Bologna ha avuto un riconoscimento dentellato, non per ragioni ferroviarie ma per il

con protagonista l'Etr450 "Pendolino", convoglio ad assetto variabile che sfruttava l'inclinazione in curva per aumentare la velocità nei tratti più tortuosi della linea Milano



[17]



[18]

40esimo anniversario della strage del 1980 [18]. Con l'alta velocità il treno può fare concorrenza all'aereo. Il completamento della linea Torino-Salerno

appare sul foglietto del 2010 con il valore da 0,60 euro dove il Frecciarossa Etr500 è pronto a raggiungere i 300 km orari per cui è omologato [19]. Un treno, ma della metropolitana [20], fa da sfondo al moderno Dante nel "Purgatorio" del 2021 (IC 12.21-2.22, pp. 36-38).



[19]



[20]

Come per i francobolli, quella per i treni – reali e in miniatura – è una passione che si coltiva fin da bambini, complice il classico trenino elettrico ricevuto in dono.

Il fermodellismo però non è ancora apparso sulle carte valori italiane, ci si deve accontentare del giocattolo in legno, che nel 2010 ospita la scritta Natale



[21]



[22]

sull'esemplare da 0,65 euro [21], preceduto nel 1983 dal 400 lire per la XXV Giornata del francobollo: lì un convoglio di bandiere esce da una busta... destinazione il mondo [22].