

# SCHEDA DELLA MOSTRA

## **Le ferrovie d'Italia (1861-2025)** Dall'unità nazionale alle sfide del futuro

*a cura di*  
Edith Gabrielli

**ROMA, VITTORIANO, SALA ZANARDELLI - PALAZZO VENEZIA, GIARDINO GRANDE**  
**7 NOVEMBRE 2025 - 11 GENNAIO 2026**

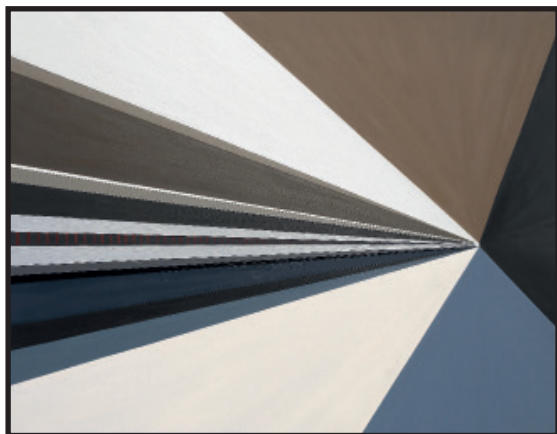
**Organizzata da VIVE - Vittoriano e Palazzo Venezia e Ferrovie dello Stato Italiane**  
**in occasione dei 120 anni dalla fondazione del Gruppo**

### **Una mostra e le sue ragioni**

“Ma più di ogni altra riforma amministrativa, la realizzazione delle ferrovie servirà a consolidare la conquista dell'indipendenza nazionale”, scriveva Camillo Benso, conte di Cavour, già negli anni quaranta dell'Ottocento. Nella sua visione i treni dovevano collegare popoli e territori, trasformando la geografia politica in una rete viva di scambi e relazioni, fino a formare una nazione libera, unita e moderna.

La storia d'Italia e la storia delle ferrovie sono intrecciate strettamente. I binari, i treni e le stazioni hanno contribuito a forgiare una nuova identità collettiva, riflessa nelle opere di artisti e scrittori, come simbolo di progresso e di modernità, ma talvolta anche delle loro contraddizioni.

Con questo spirito il Vive - Vittoriano e Palazzo Venezia valorizza questa importante eredità con la mostra *Le ferrovie d'Italia (1861-2025). Dall'unità nazionale alle sfide del futuro*. L'esposizione è organizzata insieme alle Ferrovie dello Stato Italiane, che nel 2025 celebrano centoventi anni di attività. Create nel 1905 in epoca giolittiana, le Ferrovie dello Stato da allora accompagnano ogni fase della storia nazionale: dalle guerre mondiali alla ricostruzione, dal boom economico alla globalizzazione, fino alle sfide odierne della tecnologia e della sostenibilità. Nella mostra il fenomeno ferroviario è affrontato su piani molteplici, concatenati e interconnessi. L'apparato grafico e i documenti, le immagini e le opere d'arte stabiliscono un dialogo fitto e serrato, restituendo al viaggio in treno una dimensione completa.



Luca Padroni  
*Senza titolo, 2013*

**PRIMA SEZIONE**

**1861-1904. La genesi e lo sviluppo del sistema ferroviario italiano**

La vicenda delle ferrovie in Italia ebbe inizio il 3 ottobre 1839, quando Ferdinando II di Borbone, re delle Due Sicilie, inaugurò il tratto Napoli-Portici. Entro il 1861, anno dell'Unità d'Italia, la rete poteva contare su oltre 2000 chilometri di linee, distribuite in modo disorganico lungo la Penisola e spesso realizzate grazie a capitali, competenze e materiali stranieri.

Alla nascita del Regno il treno rappresentava già un potente simbolo di progresso e unificazione: anche per questo motivo il nuovo governo italiano promosse un ambizioso programma volto a unire e omologare i diversi sistemi regionali, così da conferire forma fisica alla nazione. Pur con una serie di problemi, le concessioni a società private, sostenute da investitori stranieri, assicuraronò la rapida espansione della rete. Sotto il profilo delle competenze, il nascente mondo ferroviario servì da laboratorio per generazioni di tecnici, che in breve tempo colmarono il ritardo con altri Paesi industrializzati.

Come evidenziano le opere di molti artisti - inclusi De Nittis e Morbelli -, il treno nel giro di pochi decenni entrò nella vita quotidiana degli italiani, impose un tempo comune, creò nuove professioni, ridisegnò distanze e mentalità. Ai primi del Novecento la Penisola poteva dirsi collegata da nord a sud, attraverso un sistema ferroviario veramente nazionale. Anche in questo campo la visione di Camillo Cavour era divenuta realtà.



Giuseppe De Nittis  
*Incrocio di treni, 1884*

**SECONDA SEZIONE**

**1905-1944. Dalla nazionalizzazione alla Seconda guerra mondiale**

La nazionalizzazione, realizzata nel 1905, segnò una svolta decisiva nella storia dei trasporti italiani. Nacquero così le Ferrovie dello Stato: il loro obiettivo consisteva nell'unificare e rendere più moderno ed efficiente l'intero sistema del trasporto su rotaie. Le grandi industrie metalmeccaniche, come Ansaldo, Breda, FIAT e le Acciaierie di Terni, trovarono nelle Ferrovie dello Stato un potente volano di sviluppo.

Durante la Prima guerra mondiale (1915-1918), la rete ferroviaria divenne il cuore dello sforzo bellico assicurando il trasporto delle truppe al fronte con le celebri "tradotte". Pochi anni dopo, nel 1921, il treno si trasformò in simbolo di lutto nazionale: lungo i binari viaggiò da Aquileia a Roma la salma del Milite Ignoto, ancora oggi custodita proprio qui nel Vittoriano, al centro dell'Altare della Patria.

Fra le due guerre mondiali il regime fascista impiegò le ferrovie come fulcro della politica economica e dell'immaginario collettivo, facendole assurgere a simbolo di efficienza e modernità. L'elettrificazione della rete, le Direttissime, le Littorine e i treni popolari sancirono fra l'altro la nascita del turismo di massa. Nelle arti e nella letteratura il treno continuò a incarnare l'ambivalenza della modernità: promessa di progresso e libertà per molti, a cominciare dai futuristi, viceversa paradigma dell'alienazione dell'uomo contemporaneo per altri.



Giovanni Battista Crema  
*Lavoro notturno alla Stazione Termini, 1905*

**TERZA SEZIONE****1945-1984. Tra rinascita  
e contraddizioni**

Devastata durante la Seconda guerra mondiale, la rete ferroviaria nel 1945 ripartì quasi da zero. Anche grazie agli aiuti garantiti dal cosiddetto Piano Marshall, il programma americano di ricostruzione europea, le infrastrutture rientrarono in funzione con inattesa rapidità. Le Ferrovie dello Stato poterono così presentarsi come il simbolo della rinascita materiale e morale del Paese. Dagli anni cinquanta il treno tornò protagonista dei viaggi e della quotidianità. Nuovi modelli – dal Settebello e l'Arlecchino fino al Pendolino – incarnarono il prestigio, l'eleganza e la modernità del design italiano. D'altro canto, la costruzione della rete autostradale indirizzò il Paese verso il motore a scoppio e il trasporto su gomma, determinando la progressiva marginalizzazione delle rotaie.

Nel frattempo il pendolarismo, l'emigrazione dal Sud al Nord e la crescita delle aree urbane ridisegnavano la geografia sociale dell'Italia del boom. Milioni di persone si muovevano ogni giorno tra case, fabbriche e nuove periferie, sperimentando un'inedita dimensione collettiva del viaggio.

Nelle arti, nella letteratura e nel cinema il treno divenne specchio di questa trasformazione: emblema di libertà e di movimento, come nel passato, ma insieme anche memoria delle sofferenze connesse alla guerra, all'emigrazione e ad altre contraddizioni della modernità.



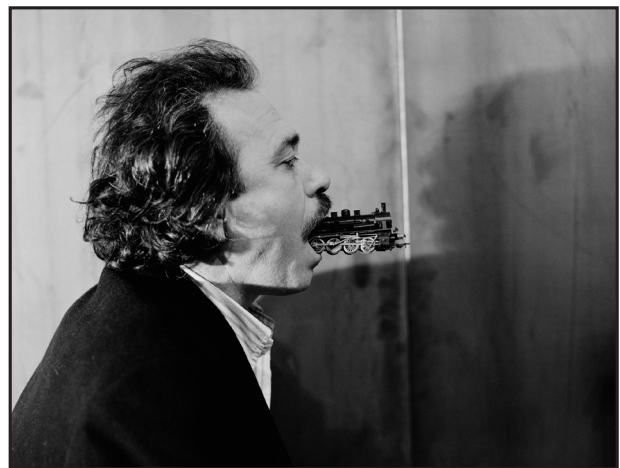
Giorgio de Chirico  
*Piazza d'Italia*, anni cinquanta

**QUARTA SEZIONE****1985-2025.  
Un tempo nuovo**

Dalla metà degli anni ottanta il sistema ferroviario italiano è entrato in una fase di profonda trasformazione. L'antica azienda autonoma ha ceduto il passo a una nuova struttura, orientata a criteri di efficienza e competitività. Il modello centralizzato è sostituito da un'organizzazione decentrata e funzionale, mentre le direttive europee hanno spinto verso la liberalizzazione e l'apertura del mercato.

La svolta è giunta negli anni novanta, con la Direttiva europea n. 440 del 1991 e le Linee guida per il risanamento dell'azienda Ferrovie dello Stato del 1997, che hanno imposto la separazione tra infrastruttura e servizi di trasporto. Sono nate così Trenitalia e Rete Ferroviaria Italiana (RFI), riunite sotto la holding Ferrovie dello Stato Italiane.

Nel nuovo millennio il processo di rinnovamento si è rafforzato attraverso investimenti mirati all'ammmodernamento della rete, all'Alta Velocità e alla mobilità sostenibile. Il Piano Strategico 2025-2029 punta su una mobilità integrata e intermodale, sul potenziamento delle linee regionali, sull'elettrificazione e la digitalizzazione. Le ferrovie italiane, forti della loro storia, guardano al futuro proponendosi come motore di innovazione, sostenibilità e connessione tra territori.



Claudio Abate  
*Jannis Kounellis*, 1988

## Le opere d'arte e gli autori

Il racconto si costruisce attraverso una pluralità di materiali e linguaggi che, senza gerarchie, concorrono a restituire la complessità del tema. I testi di apparato, di rigoroso impianto scientifico, trovano un corrispettivo visivo nelle video installazioni appositamente realizzate che assemblano materiali documentari, fotografie e filmati d'epoca. Dipinti, da Salvatore Fergola a Marco Verrelli, passando per De Nittis, Boccioni e de Chirico; sculture, da Boggio a Mattiacci; fotografie dei grandi autori italiani, quali Battaglia, Berengo Gardin, Abate, Basilico, Scianna e Jodice fino alla più giovane Anna Di Prospero; sequenze cinematografiche, da Visconti a Fellini, carousel pubblicitari di Pascali, video di performance di John Cage e di Sissi, collage di Paolini, installazioni di Kounellis e Lelario, brani di letteratura e poesia, da Carducci a Starnone, intrecciano punti di vista, epoche e sensibilità differenti. Così momenti in cui prevale la dimensione documentaria si alternano ad altri dove emerge la riflessione poetica e simbolica, offrendo una narrazione polifonica capace di fondere rigore e suggestione.

## La sala immersiva

La sala immersiva denominata *Viaggio nel tempo* integra il percorso espositivo, offrendone una versione sul piano emozionale. Sotto il profilo museologico svolge due funzioni complementari: da un lato consente di rielaborare in forma sensoriale i contenuti della mostra, trasformando la conoscenza in esperienza; dall'altro, aprendo lo spazio alla creatività e alla sperimentazione tecnologica, restituisce un linguaggio contemporaneo alla memoria storica. L'ambiente, totalmente immersivo, conduce il visitatore in un viaggio a bordo di un treno ideale: si parte da un vagone ottocentesco, ricostruito con rigore filologico nella forma e nei materiali, nel disegno degli arredi, nella qualità delle superfici e nelle temperature di luce, secondo quanto restituito da fonti iconografiche, manuali tecnici e documentazione d'archivio; si giunge quindi, attraverso scompartimenti di periodi successivi, a un convoglio del futuro, proiettato verso l'innovazione e la sostenibilità. Durante il tragitto, il paesaggio italiano che si vede dai finestrini si trasforma - campagne, città, stazioni, ponti e gallerie scorrono come un lungo nastro visivo - mentre suoni e voci accompagnano il viaggio, calibrati per restituire timbri, ritmi e segnali acustici coerenti con le diverse epoche.

## La sezione didattica-dimostrativa

A poche decine di metri dal Vittoriano, il Giardino grande di Palazzo Venezia accoglie due monumentali riproduzioni, rispettivamente in scala 1:20 e 1:16, di celebri elettrotreni italiani usciti nel secondo dopoguerra dalle officine milanesi della Breda. Nel primo esemplare può facilmente riconoscersi l'ETR 300 "Settebello", ideato nel 1948 ed entrato in servizio nel 1952 lungo la dorsale Milano-Roma-Napoli. Il "Settebello", composto da sette carrozze e lungo 160 metri, raggiungeva i 180 km/h e anche grazie alla cura degli interni, progettati da Gio Ponti e Giulio Minoletti, s'impose come icona del lusso, del comfort e del design italiani.

Il secondo esemplare in mostra è tratto dall'ETR 250 "Arlecchino". Progettato a sua volta come un treno di lusso, l'"Arlecchino" nacque come naturale evoluzione del "Settebello": l'entrata in servizio risale al 23 luglio 1960, in coincidenza con le Olimpiadi di Roma. I due modelli, prestatati dalla Fondazione FS - Museo Nazionale di Pietrarsa, riproducono gli originali fin nei minimi dettagli. La loro presenza nel suggestivo contesto di Palazzo Venezia contribuisce a restituire un valore estetico all'ingegneria e alla storia culturale, arricchendo la mostra sul piano tecnico e didattico.