

Nascita delle ferrovie in Italia

L'idea di far camminare i carri su rotaie è antica. In epoca romana nelle strade dell'Impero c'erano solchi per far scorrere carri trainati da cavalli. Nelle miniere di carbone di Newcastle in Inghilterra, per evitare che i carri carichi di minerale si bloccassero nel fango, utilizzavano binari di legno e, dal 1767, di ferro.

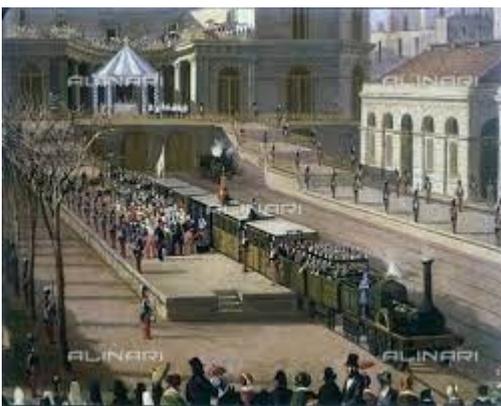
Il primo che riuscì a far muovere un veicolo su rotaie grazie alla forza del vapore fu l'inventore inglese Richard Trevithick, che nel febbraio del 1804 costruì la prima locomotiva a vapore funzionante per la miniera di Penndarren nel Galles.

Infine George Stephenson il 15 settembre 1825 inaugurò la prima vera linea ferroviaria per merci e passeggeri sulla tratta Liverpool-Manchester con la sua locomotiva Rocket (razzo).

Da quel momento l'interesse per questa nuova invenzione si diffuse in tutto il mondo civilizzato. In Italia, però, ebbe maggiore difficoltà a svilupparsi sia per la conformazione del territorio (con poche pianure) che per la situazione politica (tanti stati separati ed in conflitto tra loro). Per questo le ferrovie in Italia si svilupparono "a macchie di leopardo".



Il primo che si interessò alla ferrovia fu il regno delle due Sicilie. Il re Ferdinando II di Borbone, amante delle arti e delle scienze, fu subito affascinato da questa novità che aveva avuto un grosso successo anche in Francia. E così nel 1839 fece costruire dall'ingegnere francese Armand Bayard una linea a doppio binario che collegava la sua reggia di Napoli con la sua residenza al mare a Portici, un piccolo villaggio a 7 chilometri di distanza.



Il primo convoglio ferroviario portava nelle vetture 48 personalità, una rappresentanza militare costituita da 60 ufficiali, 30 fanti, 30 artiglieri e 60 marinai.

Nell'ultima vettura prese posto la banda della guardia reale. Il percorso venne compiuto in nove minuti e mezzo tra ali di gente stupita e festante.

Nei successivi quaranta giorni ben 85.759 passeggeri usufruirono della ferrovia.

Il nuovo mezzo di locomozione suscitò grande curiosità ed a Bayard fu affidata la realizzazione della linea Napoli-Caserta-Capua, completata nel 1844.

Purtroppo il re non aveva una visione strategica, il treno era poco più che un "divertissement" e per questo la ferrovia nel meridione d'Italia non si sviluppò molto.

Al nord, invece, l'impero austriaco aveva capito l'importanza di questo nuovo mezzo di comunicazione per unificare i suoi possedimenti in Italia. In particolare Ferdinando d'Austria voleva collegare Milano con Venezia, ma c'erano notevoli difficoltà tecniche.

Tra queste la maggiore era l'attraversamento della laguna.



Nel 1841 partì la costruzione del ponte sulla laguna che durò 4 anni, furono impiegati quasi 800 lavoratori, vennero utilizzati 100.000 pali di legno, 150 milioni di pietre d'Istria, 23 milioni di mattoni; furono costruite 222 arcate e cinque piazzali lungo i 3.602 metri della sua lunghezza, mentre la larghezza fu di 9 metri per accogliere non uno, come previsto inizialmente, ma due binari.

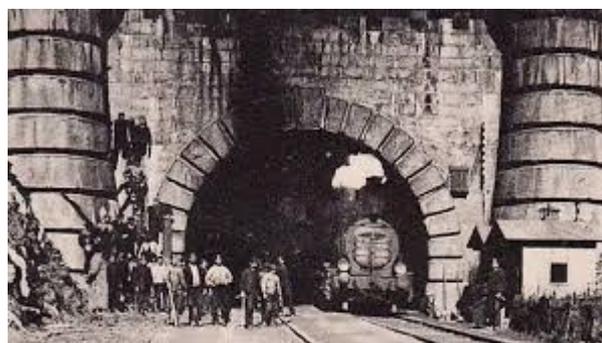
Al momento della sua inaugurazione era il ponte sull'acqua più lungo del mondo ed è ancora funzionante.

In Piemonte i Savoia inizialmente non credevano molto a questa nuova "diavoleria". Ma sia perché la Francia, invece, stava investendo molto nelle ferrovie, sia per la convinzione del primo ministro Cavour, avviarono un programma per alcune tratte ferroviarie che univano Torino a sud verso Genova ed a est verso Novara, ai confini con il loro nemico, l'Austria.

Per la linea Torino-Genova fu necessaria la costruzione del traforo del Giovi, una galleria di 3.250 metri scavata interamente a mano e su forti pendenze, che richiese 9 anni di lavoro e fu inaugurata nel 1854.

La linea Torino-Novara fu preziosa per i Savoia nella guerra che scoppiò nel 1848 per scacciare gli austriaci dall'Italia. Infatti grazie al treno le truppe piemontesi poterono spostarsi rapidamente sul territorio e rifornire il fronte di combattimento.

Nel 1871, infine, fu inaugurato il traforo del Frejus per collegare il Piemonte con la Francia.



Nello stato pontificio, invece, tutto era fermo: il Papa Gregorio XVI addirittura vietò la costruzione di una ferrovia e solo dopo la sua morte, nel 1846, si cominciò a pensare a qualche breve collegamento di Roma con le città vicine.

Più fortunati gli abitanti del granducato di Toscana, dove Leopoldo fece costruire collegamenti tra quasi tutte le cittadine del suo territorio: Firenze, Pisa, Livorno, Siena, Pistoia, Prato, Lucca.

Quando nel 1861 ci fu la nascita del regno d'Italia, la rete ferroviaria nazionale era di soli 2000 Km, frammentata in 22 società diverse, senza collegamenti tra il nord e il sud e ci vollero molti decenni per riuscire a coprire queste grandi carenze. Solo nel 1905 nacquero le "Ferrovie dello Stato" che unificarono tutte le linee esistenti sul territorio nazionale e iniziarono lo sviluppo di una rete nazionale organica.