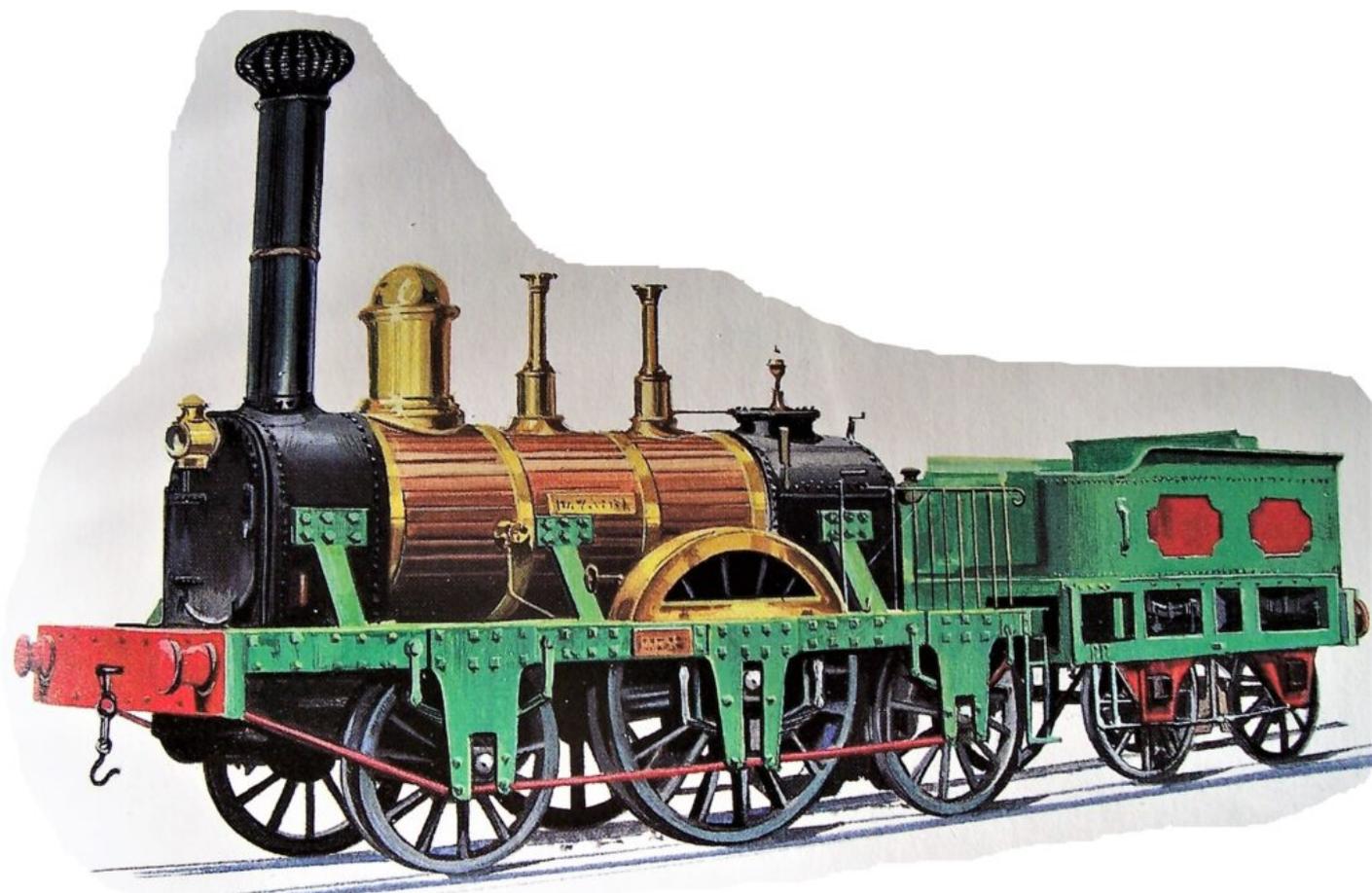




Le strade ferrate in Italia, dagli inizi alla nazionalizzazione.



Bayard - 1839 - Costruita a Newcastle da Longridge & Starbuck - Potenza 65 CV, peso 13 t, velocità 50 km/h.
Documentazione da: "Le locomotive a vapore" di Luciano Greggio - MONDADORI EDITORE

Dall'Italia preunitaria fino alle Ferrovie dello Stato.

L'avvento del motore a vapore.

Verso la metà dell'Ottocento avvenne il rapido diffondersi della locomotiva a vapore come veloce e potente mezzo di trasporto. Questo comportò una profonda trasformazione della società europea e quindi italiana. L'Italia preunitaria era divisa in tanti regni e ducati e i relativi governi avevano costruito le prime strade ferrate per unire la capitale ad altre residenze dei re e dei nobili. Per questo motivo fu realizzata la prima ferrovia italiana, la Napoli-Portici, inaugurata il 3 ottobre 1839, alla presenza di re Ferdinando II di Borbone. Essa era lunga poco più di sette chilometri, con un tracciato in lieve pendenza. Il tempo di percorrenza era di 11 minuti, con una



Le strade ferrate in Italia, dagli inizi alla nazionalizzazione.

velocità di 40 km/h contro i 17 km/h delle carrozze su strada di terra battuta.

Secondo alcuni, la locomotiva del viaggio inaugurale fu la “Bayard” (v. illustrazione), mentre altre fonti citano la “Vesuvio”. Ve n’era anche una terza, la “Longridge”. Naturalmente, le carrozze erano costruite sul modello di quelle a cavalli. Utilizzata dapprima per svago da nobili e appartenenti alla classe agiata, con il passare del tempo anche le classi più umili dimostrarono interesse per questo mezzo di trasporto. Questo fatto indusse a considerare la divisione dei posti in classi, dalla prima alla quarta. Quest’ultima era costituita da carri scoperti senza sedili.

In un periodo di tempo lungo vent’anni, la tratta Napoli-Portici si estese fino a Nocera e a Salerno; il suo utilizzo principale fu il trasporto di truppe.

Le strade ferrate nel resto d’Italia.

Solamente un anno dopo, nel 1840, fu costruita la Milano-Monza, seguita dalla Pisa-Livorno (1844) e dalla Torino-Moncalieri (1848). Quest’ultimo era il primo tronco della linea che avrebbe unito la capitale sabauda con il porto di Genova. Sempre nel 1848 terminarono i lavori per la Firenze-Empoli-Pisa, detta “Via Leopolda”, con il collegamento al porto di Livorno. Un anno prima si effettuò l’inaugurazione della Venezia-Verona con l’ardito ponte sulla laguna. In figura la situazione delle strade ferrate in Italia nel 1848:



Le strade ferrate in Italia, dagli inizi alla nazionalizzazione.

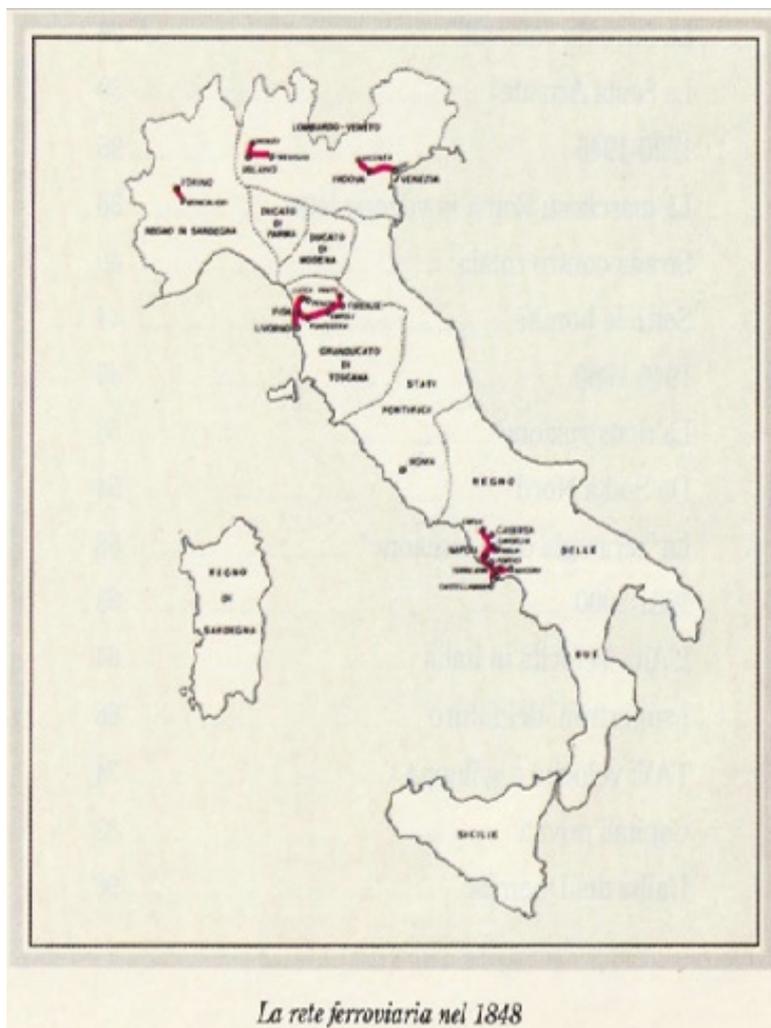


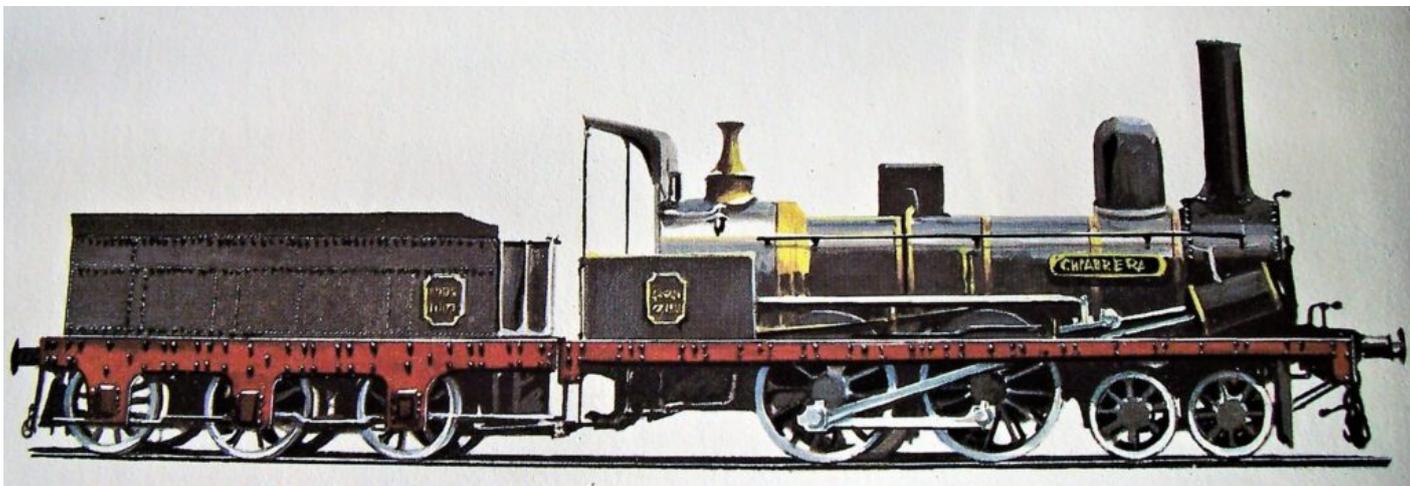
Immagine tratta da: "DIARIO DELLE FERROVIE D'ITALIA"

Il Piemonte Sabauda.

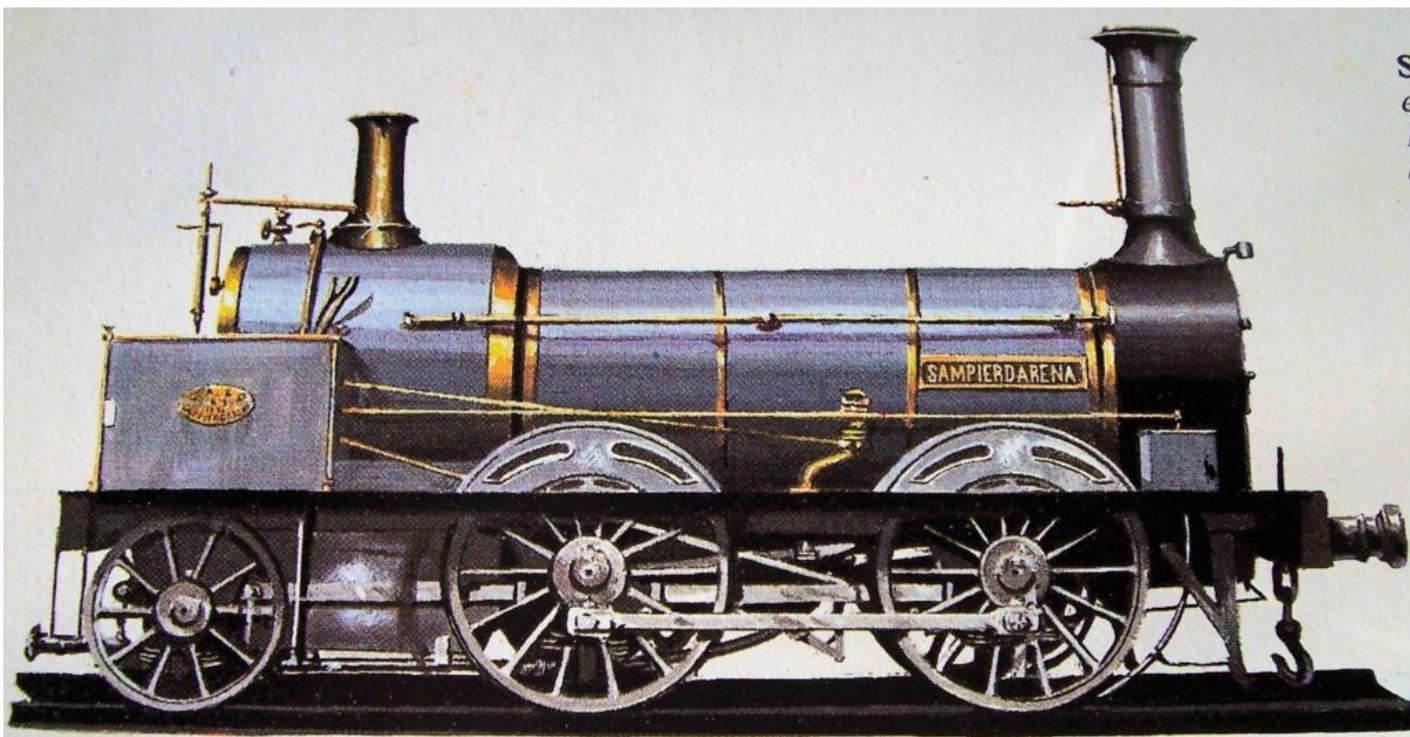
Come si può arguire dai ricordi di storia, fu nel Regno di Sardegna dove le strade ferrate ebbero il maggiore impulso, merito soprattutto di Cavour. Prima dell'Unità d'Italia si completò la Torino-Alessandria-Genova con la galleria del traforo dei Giovi e lo stesso Vittorio Emanuele II inaugurò la linea a doppio binario nel 1854. L'anno seguente fu la volta della Alessandria-Novara-Arona, costruita soprattutto per motivi militari.



Le strade ferrate in Italia, dagli inizi alla nazionalizzazione.



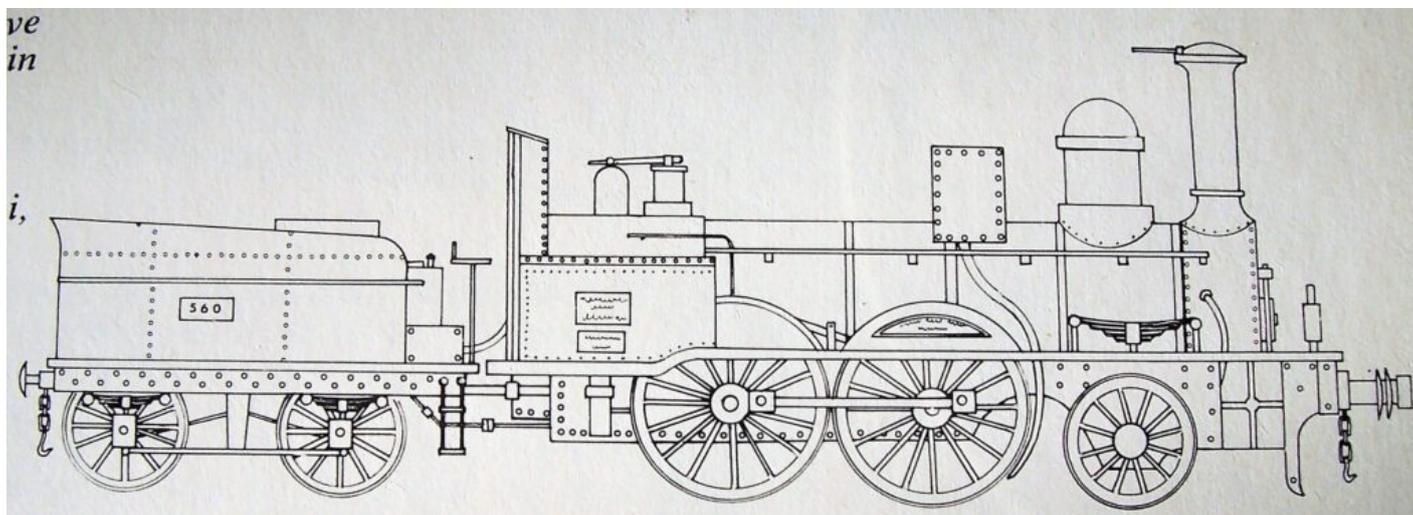
Ferrovie del Regno di Sardegna - "CHIABRERA" costruita fra il 1853 e il 1860 dalla Cockerill - Potenza 220 CV, peso in ordine di marcia 27,3 tonnellate e velocità 65 km/h. Documentazione da: "Le locomotive a vapore" di Luciano Greggio - MONDADORI EDITORE



Ferrovie del Regno di Sardegna - "SAMPIERDARENA", prima locomotiva progettata e costruita in Italia da ANSALDO nel 1854 - Potenza 417 CV, peso in ordine di marcia 27,8 tonnellate, lunghezza 12,7m pressione in caldaia 8 kg/cm², diametro ruote motrici 1,6 m e velocità 65 km/h. Documentazione da: "Le locomotive a vapore" di Luciano Greggio - MONDADORI EDITORE



Le strade ferrate in Italia, dagli inizi alla nazionalizzazione.

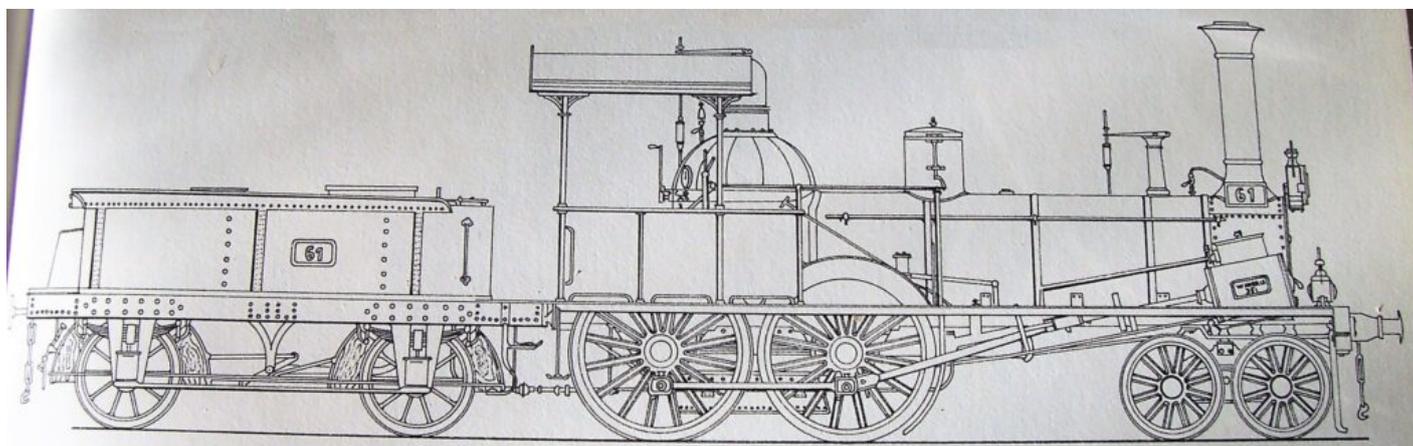


Compagnia Ferroviaria Vittorio Emanuele - Locomotive serie 396-400 costruite da Gouin in Francia nel 1858.

Documentazione da: "Le locomotive a vapore" di Luciano Greggio - MONDADORI EDITORE

Lo Stato Pontificio.

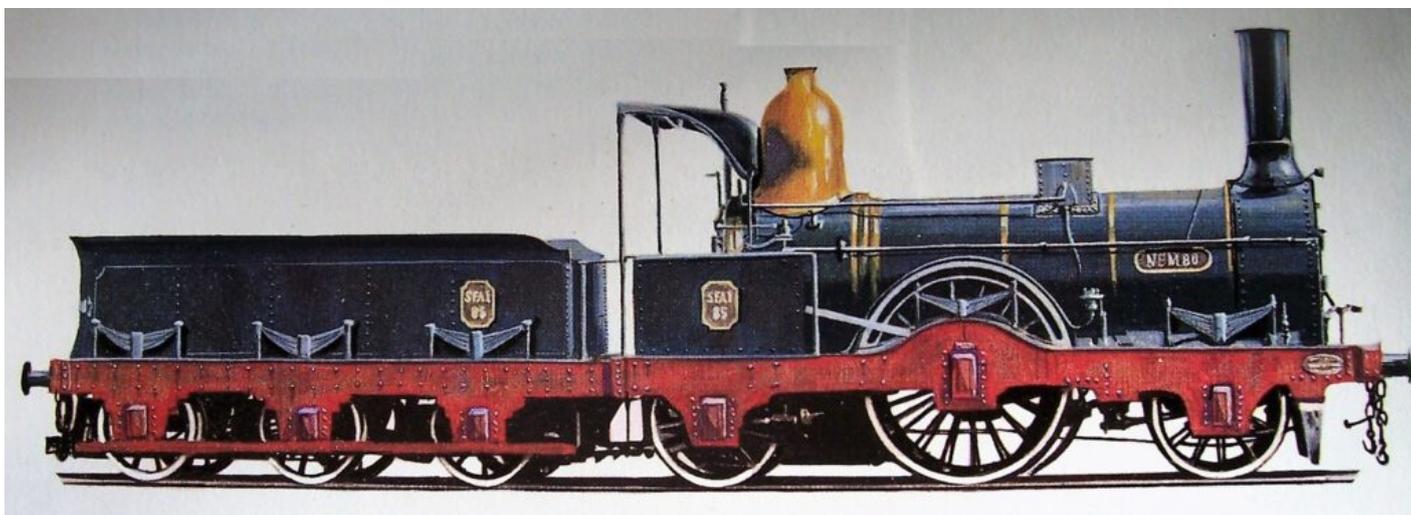
Nello Stato Pontificio il nuovo mezzo di locomozione tardò ad affermarsi. Solo nel 1856 avvenne l'inaugurazione della Roma-Frascati. Nel 1859 vi fu quella della Roma-Civitavecchia, seguita a breve dalla Roma-Velletri-Ceprano.



Strade Ferrate Romane - Serie 351 e 358 tipo Norris, importate nel 1846. Documentazione da: "Le locomotive a vapore" di Luciano Greggio - MONDADORI EDITORE



Le strade ferrate in Italia, dagli inizi alla nazionalizzazione.



“NEMBO”, di scuola inglese fu costruita da Beyer Peacock & Co. di Manchester, entrò in servizio nel 1857 e percorse le linee delle Strade Ferrate Alta Italia. Documentazione da: “Le locomotive a vapore” di Luciano Greggio - MONDADORI EDITORE

Le strade ferrate del Regno d'Italia.

Dopo la proclamazione del Regno d'Italia nel marzo 1861, forti gruppi industriali spostarono i loro investimenti dalle attività agricole ad altre più rischiose e remunerative, come quella del trasporto ferroviario. Nel periodo dal 1861 al 1865 vennero completate le linee Bologna-Ancona-Foggia, la Roma-Napoli, la Roma-Orte-Ancona e la Bologna-Firenze.

1861 - 1865 : Le prime concessioni.

Naturalmente un tale sforzo obbligò al ricorso a capitali stranieri, soprattutto francesi e al sistema delle “concessioni”. Questo sistema consentiva alle società private di ottenere una remunerazione dalla gestione delle linee e permetteva all'Erario di affrontare la spesa ammortizzando i costi nel lungo termine. Le concessioni nei primi anni dell'unificazione furono più di una ventina e naturalmente crearono non poco disagio, dato che merci e passeggeri erano penalizzati dagli sbarramenti tariffari. Per esempio, per un viaggio da Torino a Pescara si dovevano cambiare cinque diverse amministrazioni.

In questo periodo avvenne l'affaire della “Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali”, di Pietro Bastogi. Egli ottenne dal [Governo Rattazzi I](#) la concessione per la costruzione delle ferrovie meridionali, ma su questa concessione nacque uno scandalo poiché alcuni parlamentari



Le strade ferrate in Italia, dagli inizi alla nazionalizzazione.

avevano ricevuto delle promesse di ricompense per il voto favorevole. Nel consiglio di amministrazione, su ventidue componenti, vi erano ben quattordici deputati. Vi fu un'inchiesta, avviata nel luglio 1864, che si concluse con una dichiarazione di censura nei confronti di Bastogi e degli altri deputati.

La riorganizzazione delle strade ferrate nel 1865.

Per ridurre il complicato sistema delle concessioni fino ad allora in vigore, nel 1865 una nuova legge regolamentò l'organizzazione ferroviaria del Regno d'Italia. Solamente quattro grandi società si divisero l'intera rete italiana:

- Nord: Società dell'Alta Italia => linee del Piemonte, della Lombardia, della Liguria, del Veneto e dell'Italia centrale.
- Centro: Società per le strade ferrate romane => ferrovie toscane e laziali.
- Sud: Società delle ferrovie meridionali => linee del sud, comprese Bologna-Otranto e Foggia-Napoli.
- Sud e isole: Società Vittorio Emanuele => ferrovie calabresi e siciliane.



Strade Ferrate Meridionali - Gruppo 315 - Gruppo di 34 locomotive tipo "Bourbonnais" costruite presso la Société Alsacienne des Construction Mécaniques e dalle Officine Pietrarsa di Napoli fra il 1864 e il 1879. Potenza di 410 CV a 30 km/h, velocità massima 50 km/h. Documentazione da: "Le locomotive a vapore" di Luciano Greggio - MONDADORI EDITORE

Il progredire del sistema ferroviario contribuì grandemente all'unificazione politica del paese, rimediando alla tormentata orografia del paesaggio italiano. Secondo Giustino Fortunato: "Gli ingegneri, i costruttori e gli operai valsero per l'unificazione della patria non meno dei martiri,



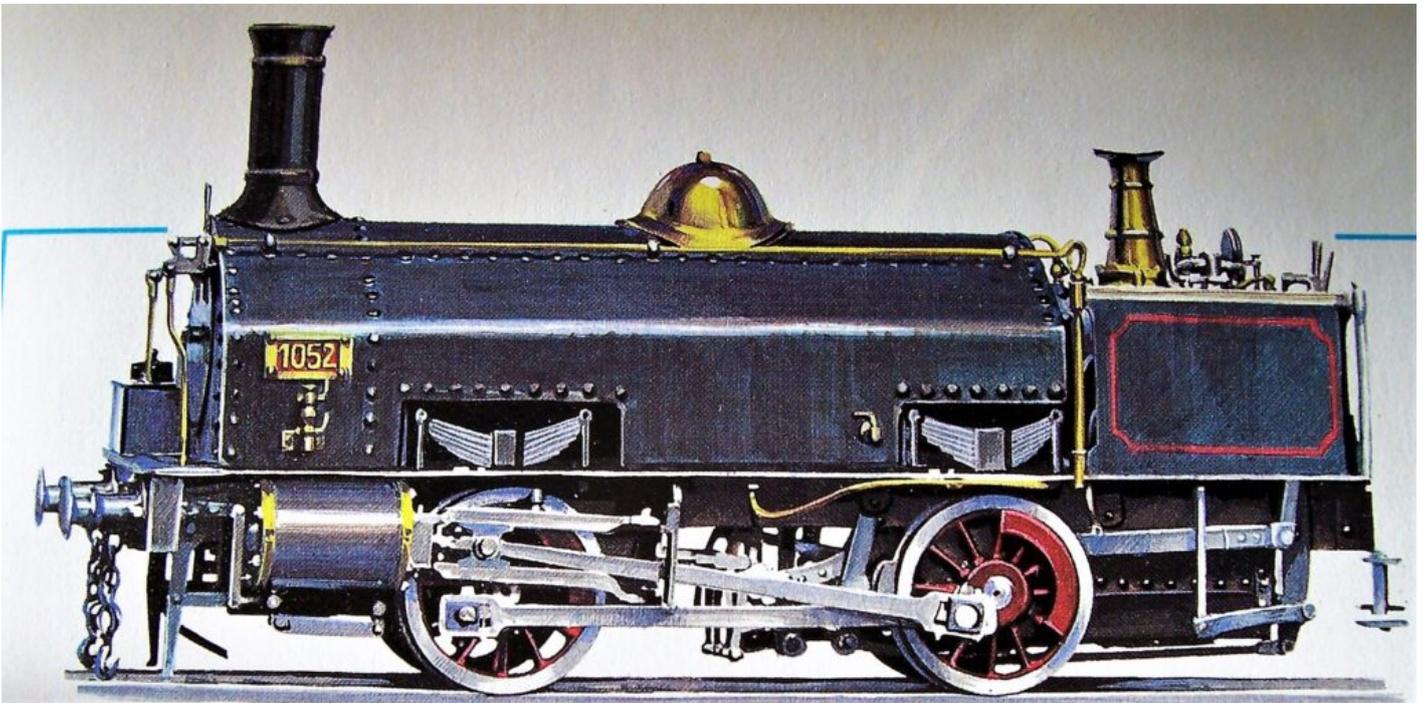
Le strade ferrate in Italia, dagli inizi alla nazionalizzazione.

degli statisti e dei soldati” (da: “Il mezzogiorno e lo Stato Italiano”, 1911).

I trafori.

Il colle dei Giovi.

Il regno di Sardegna dovette affrontare il problema delle comunicazioni ferroviarie fra Torino, la capitale, e Genova, polo industriale e porto di primaria importanza. Occorreva attraversare gli Appennini con una galleria di 3260 metri sotto il colle dei Giovi, con pendenze fino a 3,50%. L'ingegnere Germano Sommeiller risolse il problema con locomotive a due assi accoppiate dal lato delle piattaforme, in modo che una marciasse avanti e l'altra a ritroso.



Ferrovie del Regno di Sardegna - Mastodonte dei Giovi. Potenza 191 CV, peso in ordine di marcia 28 t, velocità massima 35 km/h. Documentazione da: “Le locomotive a vapore” di Luciano Greggio - MONDADORI EDITORE

Nel 1853 commissionò 20 esemplari di questa locomotiva alla Cockerill di Seraing e alla Robert Stephenson & Co di Manchester.

Il Frejus.



Le strade ferrate in Italia, dagli inizi alla nazionalizzazione.

Dopo l'unificazione, per l'Italia si pose il problema di una maggiore interazione con i paesi vicini e la ferrovia offriva la possibilità di un agevole passaggio dei confini, sia per i passeggeri che per le merci. Alla fine del 1870 cadde l'ultimo diaframma del traforo del Frejus, con enormi riduzione dei tempi di viaggio e di trasporto da Francia e Gran Bretagna.

[Il Gottardo.](#)

L'inaugurazione di questo tunnel avvenne il 1° giugno 1872; esso ebbe un successo anche superiore al precedente, favorendo gli scambi con fra la Germania, le città lombarde e Genova.

La riorganizzazione delle strade ferrate nel 1885.

Dopo il trasferimento della capitale d'Italia da Firenze a Roma avvenuto nel 1871, l'economia conobbe un ulteriore sviluppo. L'incremento del traffico, la proliferazione degli interventi e l'avvio di nuovi lavori evidenziarono i limiti del sistema preesistente e l'inefficienza della Società ferroviaria romana, erede delle linee ferrate costruite da Pio IX.

Il Parlamento italiano elaborò un disegno di legge per il trasferimento della gestione dalle società private allo Stato. Esso non passò e contemporaneamente cadde il governo della Destra. Gli anni da 1878 al 1885 furono caratterizzati da un'elevata spesa pubblica. Furono costruiti 6.000 chilometri su tracciati impervi, con investimenti ingenti. Per rimediare alle sopraggiunte difficoltà economiche dello Stato, si affidarono alle società incaricate dell'esercizio anche la conduzione dei lavori.

[La legge per il riordino delle strade ferrate italiane.](#)

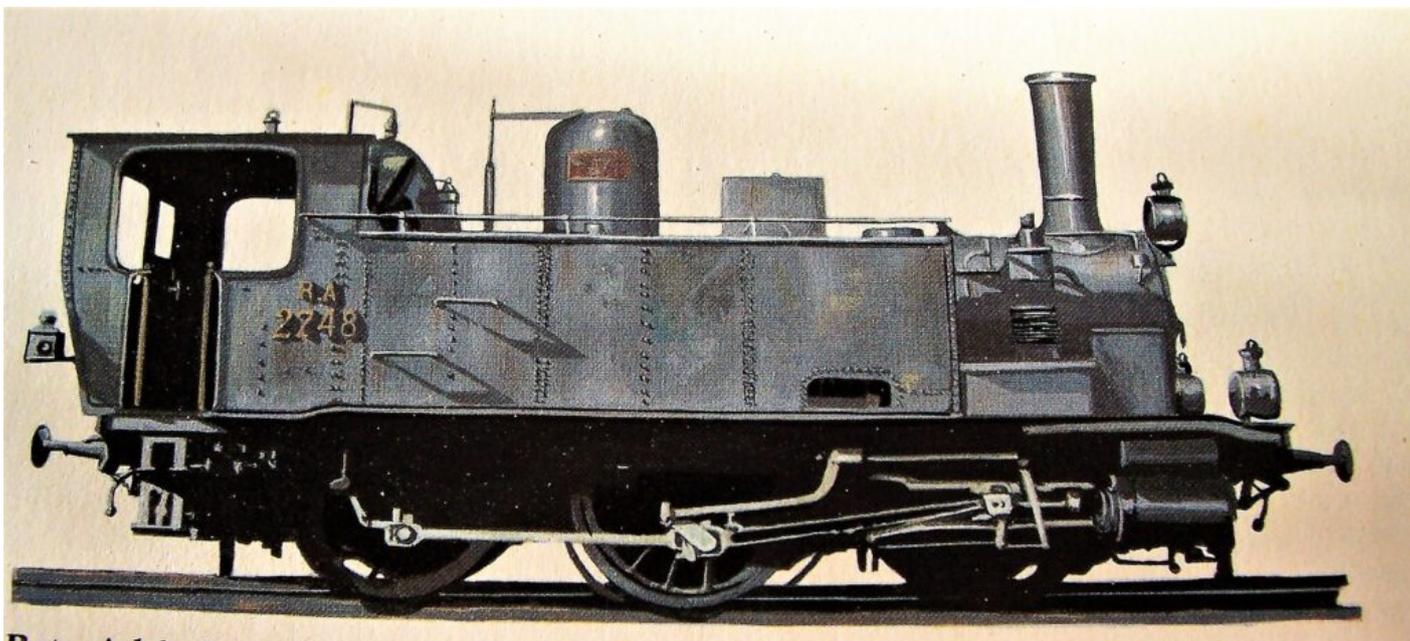
La legge del 27 aprile 1885 riordinò l'organizzazione delle ferrovie, rinnovando le concessioni alle maggiori compagnie ferroviarie. Le linee vennero divise in due reti disposte longitudinalmente lungo la penisola. Una terza rete conservava le ferrovie della Sicilia:

- 1) Società italiana per le strade ferrate meridionali, sul versante adriatico, (Rete Adriatica) per un totale di 4.131 km.
- 2) Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo (Rete Mediterranea), sul versante tirrenico, per 4.046 km.
- 3) Società italiana per le strade ferrate della Sicilia - 597 km in totale.

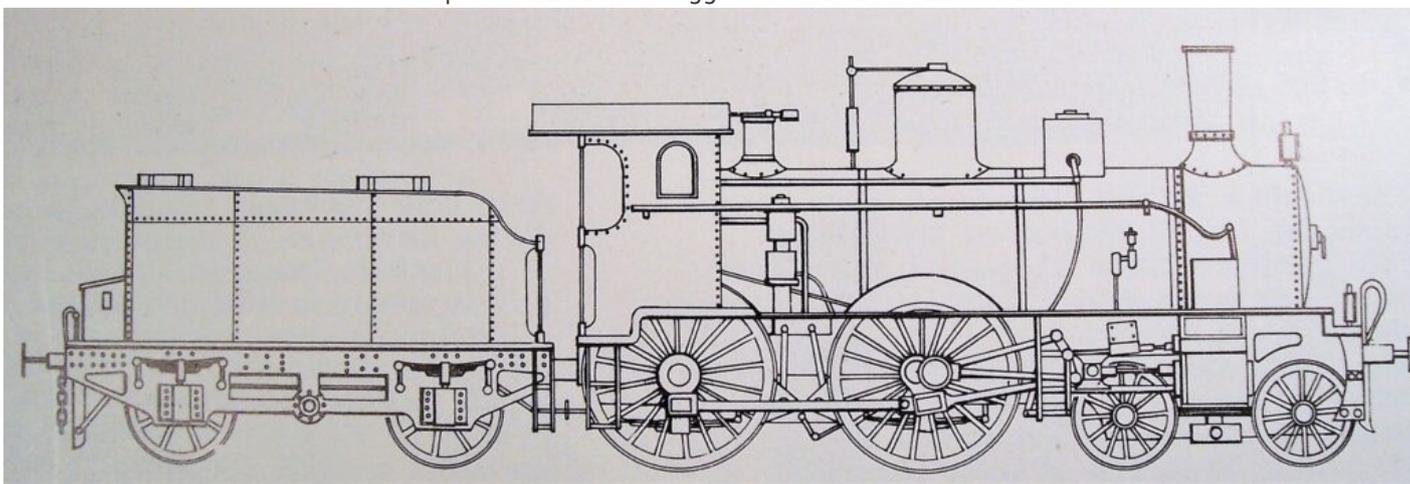


Le strade ferrate in Italia, dagli inizi alla nazionalizzazione.

Locomotive della Rete Adriatica.



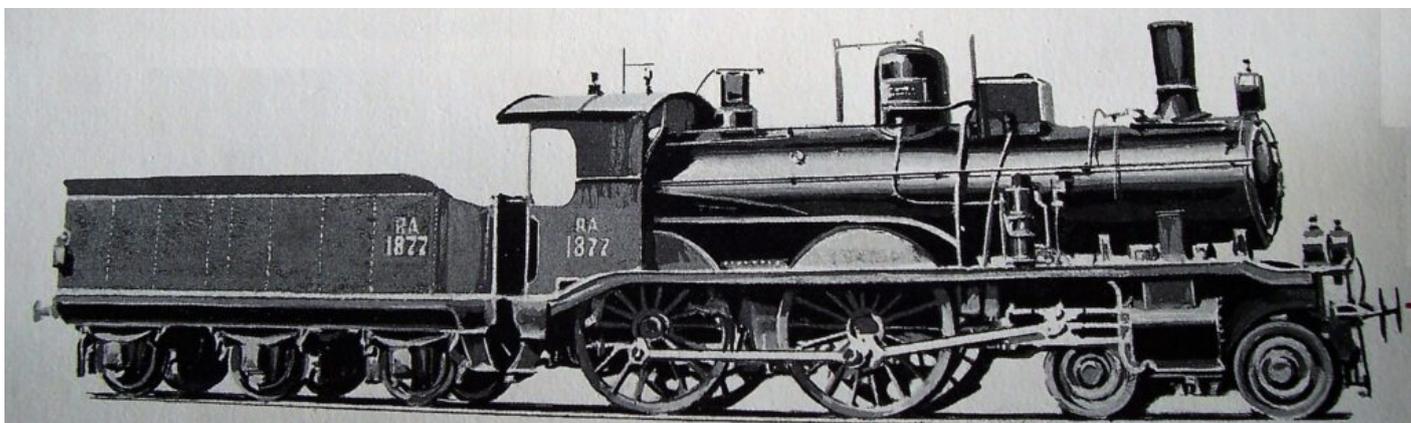
Rete Adriatica - Gruppo 270 - Dal 1898 al 1909 furono prodotti 207 esemplari da Ansaldo, Breda, Costruzioni meccaniche di Saronno, Officine Meccaniche di Milano e dalla Maffei di Monaco. Potenza: 400 CV, peso in servizio 44 t, velocità massima 65 km/h.. Ruote motrici diametro 1,51 m, pressione 12 kg/cm². Documentazione da: "Le locomotive a vapore" di Luciano Greggio - MONDADORI EDITORE



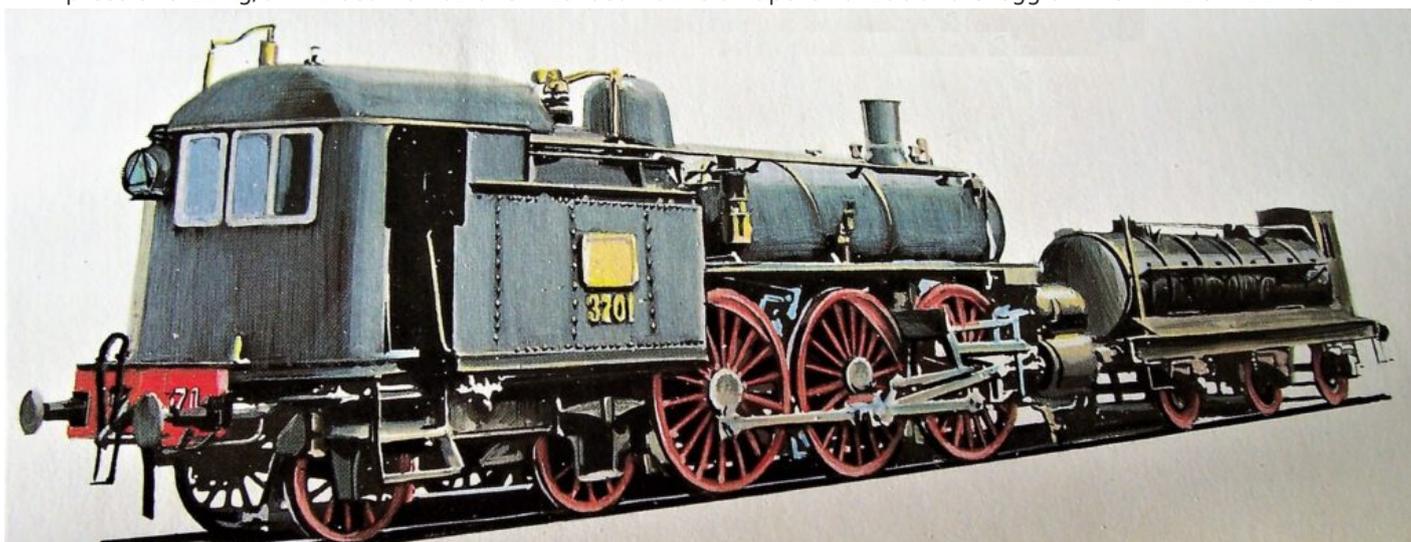
Rete Adriatica - Gruppo 150. Borsig di Berlino e Ansaldo di Genova ne costruirono 26 esemplari fra il 1881 e 1884. Distribuzione Stephenson, potenza massima di 500 CV a 60 km/h, velocità massima 85 km/h.



Le strade ferrate in Italia, dagli inizi alla nazionalizzazione.



Rete Adriatica - Gruppo 180 bis - Dal 1890 al 1901 furono prodotti 36 esemplari da Ansaldo e Breda. Questa locomotiva divenne nota perché rimorchiava da Bardonecchia a Brindisi il convoglio "Valigia delle Indie", da Londra a Bombay. Potenza: 650 CV, peso in servizio 48,3 t, velocità massima 100 km/h.. Ruote motrici diametro 1,92 m, pressione 12 kg/cm². Documentazione: "Le locomotive a vapore" di Luciano Greggio - MONDADORI EDITORE.

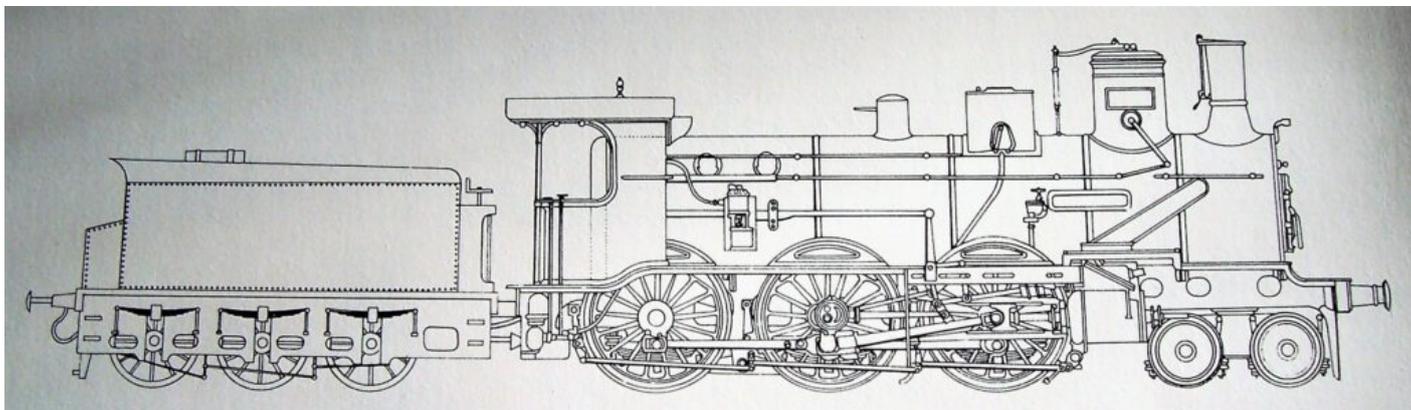


Rete Adriatica - Gruppo 500. Una delle più interessanti e avanzate locomotive costruite in Europa nel 1900. L'aspetto particolare con la cabina avanzata sopra il carrello anteriore e il rumore prodotto dallo scappamento le valsero il nome di "Mucca". Apparato motore compound a quattro cilindri, due A.P e due B.P. le conferivano una potenza di 870 CV a 75 km/h. Il prototipo 3701 fu portato all'Esposizione Universale di Parigi del 1900 e il 30 gennaio del 1901 rimorchiò un convoglio di 130 t alla velocità di 126 km/h. Documentazione: "Le locomotive a vapore" di Luciano Greggio - MONDADORI EDITORE.

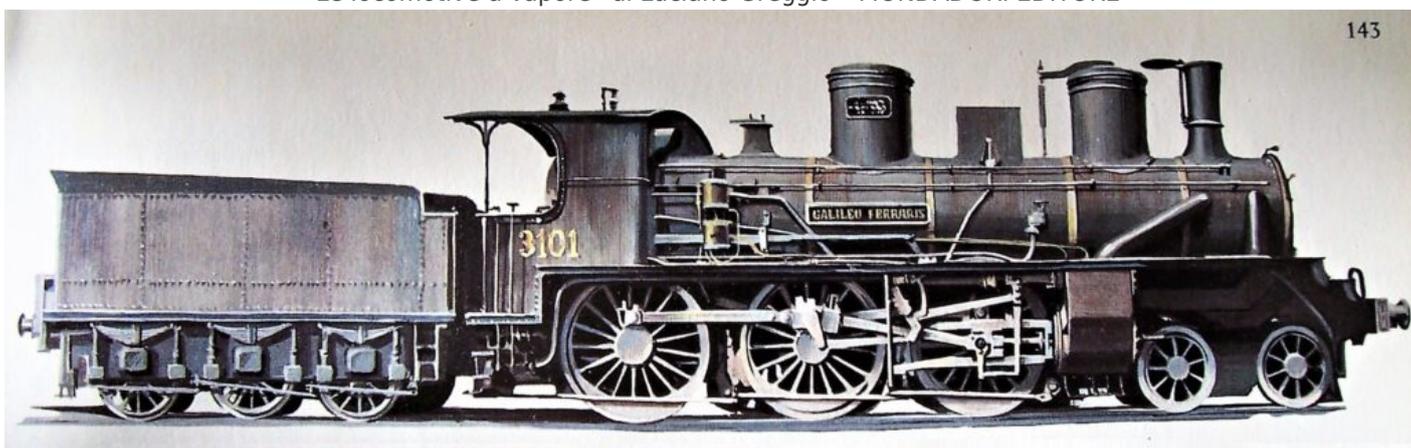
[Locomotive della Rete Mediterranea.](#)



Le strade ferrate in Italia, dagli inizi alla nazionalizzazione.



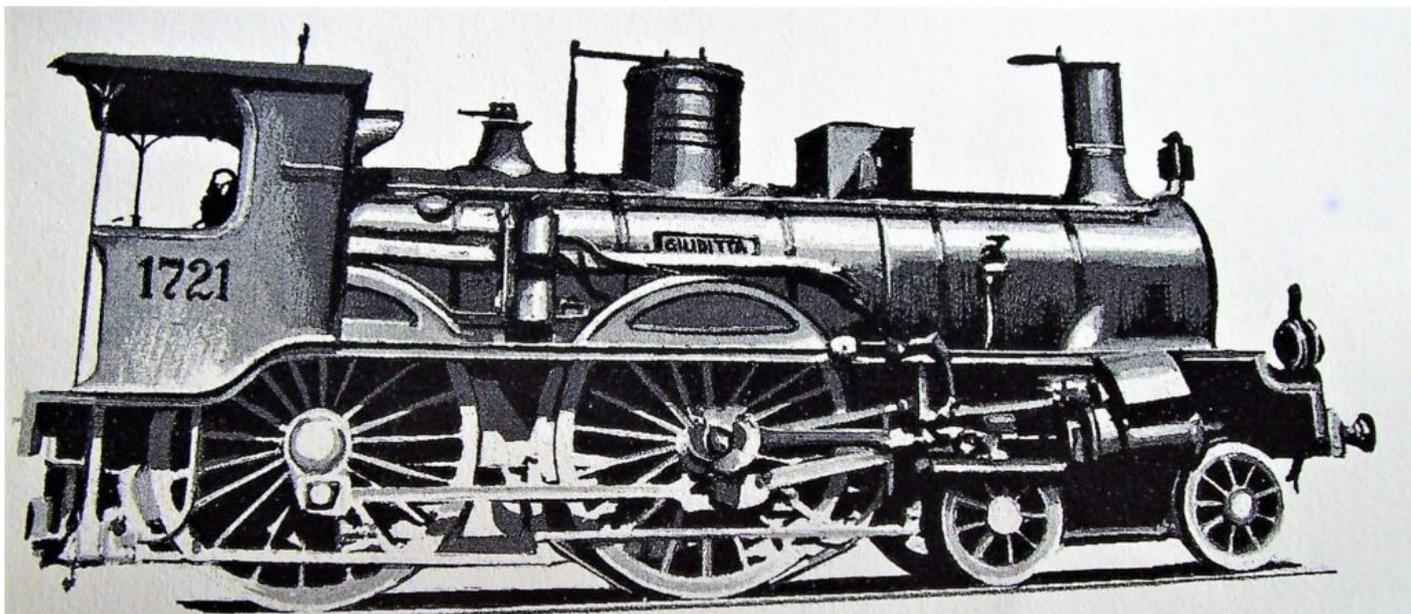
Rete Mediterranea - Vittorio Emanuele II, successivamente Gruppo 300, costruite fra il 1886 e il 1896. Prima macchina in Europa con rodiggio 230. Distribuzione tipo Gooch. Potenza 630 CV, velocità massima 80 km/h. Documentazione: "Le locomotive a vapore" di Luciano Greggio - MONDADORI EDITORE



Rete Mediterranea - gruppo 3101-3200. Versione evoluta della precedente, costruite nel 1900. Avevano motore compound a due cilindri, potenza di 770 CV alla velocità di 60 km/h, mentre la velocità massima era di 90 km/h. Documentazione: "Le locomotive a vapore" di Luciano Greggio - MONDADORI EDITORE.



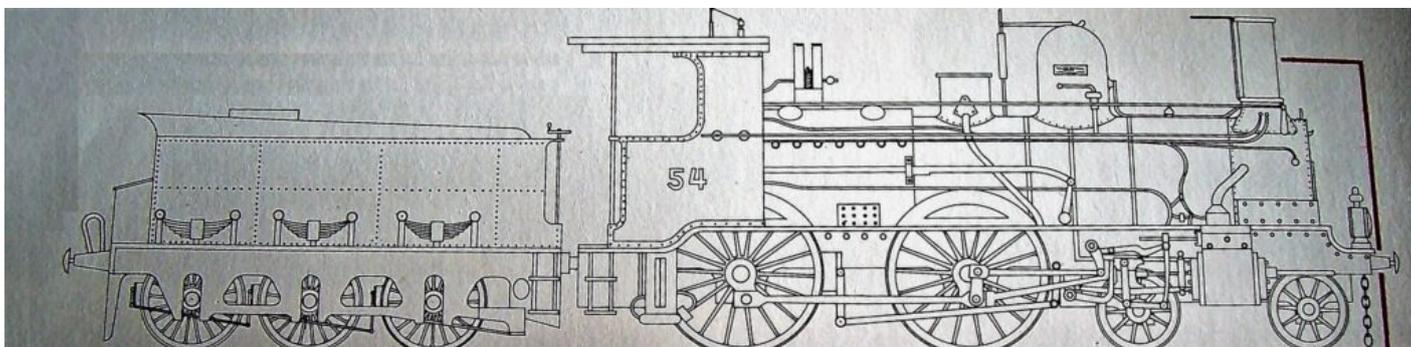
Le strade ferrate in Italia, dagli inizi alla nazionalizzazione.



Rete Mediterranea - Gruppo 170 - Dal 1889 al 1890 furono prodotti 31 esemplari da vari costruttori italiani. Potenza: 600 CV, peso in servizio 49,8 t, velocità massima 100 km/h.. Ruote motrici diametro 2,10 m, pressione 12 kg/cm².

Documentazione: "Le locomotive a vapore" di Luciano Greggio - MONDADORI EDITORE

[Locomotive della Rete Sicula.](#)



Rete Sicula - Gruppo 51/100 -La società Austro-Ungarica di Vienna ne fece costruire sette esemplari nel 1888. La Breda ne costruì altri 11 esemplari nel 1895. Potenza: 520 CV alla velocità di 60 km/h, ruote motrici di diametro 1,80 m, pressione 10 kg/cm². Documentazione: "Le locomotive a vapore" di Luciano Greggio - MONDADORI EDITORE

[Le conseguenze della riorganizzazione del 1885](#)

Contemporaneamente a essa si ottenne l'uniformità di tariffe e orari, cosa che facilitò gli scambi commerciali e i viaggi da Sud a Nord. Alcune linee private, come quella fondata nel 1877 e che poi sarà la **FNM** (Ferrovie Nord Milano) mantennero la loro gestione e altre sorgeranno



Le strade ferrate in Italia, dagli inizi alla nazionalizzazione.

successivamente, come la SV (Società Veneta).

Nel 1890 poi l'energia elettrica irrompe sulla scena come nuova forza motrice. Dapprima nella versione trifase, si rivelò molto utile nelle tratte con forti pendenze, per esempio nel tratto dei Giovi dove si raggiungeva il 35 / 1000. La maggior parte della rete italiana fu poi elettrificata in corrente continua a 3000 V e la trazione trifase scomparve negli anni '70.

La rete ferroviaria in Italia nel 1885



La rete ferroviaria nel 1885. Immagine tratta da: "DIARIO DELLE FERROVIE D'ITALIA"

La nazionalizzazione della rete ferroviaria italiana.

Nei primi anni del Novecento apparve chiaro che la gestione privata delle ferrovie non era adeguata ai crescenti flussi di merci e passeggeri, sia all'interno del paese che verso l'estero. Per risolvere la questione, il Parlamento approvò un disegno di legge per la nazionalizzazione della rete nazionale. Di conseguenza, il 1° luglio 1905 lo Stato assunse il controllo di gran parte



Le strade ferrate in Italia, dagli inizi alla nazionalizzazione.

delle strade ferrate della penisola e in seguito, per affrontare le ingenti spese dell'operazione, tentò di razionalizzare al massimo gli interventi e i nuovi progetti.

Il traforo del Sempione.

Iniziata nel 1897, la galleria di quasi 20 chilometri fu inaugurata nell'aprile del 1906. I tecnici dovettero superare e risolvere enormi problemi, come il continuo trafileggiamento, caduta di acqua e le elevate temperature.

I numeri della rete nazionale al suo sorgere.

Il giorno della nazionalizzazione le linee statali raggiungevano i 10.557 chilometri e il materiale rotabile contava 2.769 locomotive, 6.985 carrozze e 52.778 carri. Generalmente si trattava di materiale abbastanza obsoleto, con più di trent'anni di vita.

Il primo direttore generale fu l'ingegnere Riccardo Bianchi, che aveva già dimostrato notevoli capacità come amministratore delle ferrovie siciliane. Egli avviò un programma di commesse governative per la costruzione di nuove locomotive, coinvolgendo industrie italiane come Breda e Ansaldo. Potenziò anche il servizio di traghetti sullo stretto di Messina (iniziato nel 1896 con due navi a pale laterali) mediante il varo di due nuovi ferry-boat, lo Scilla e il Cariddi.

Bibliografia.

- Luciano Greggio - "Le locomotive a vapore" - MONDADORI EDITORE.

I seguenti volumi sono editi da "Duegi EditriceGroup"

- L'album delle Locomotive a vapore. Vol. I - LOCOMOTIVE ED AUTOMOTRICI IN SERVIZIO E IN COSTRUZIONE AL 30 GIUGNO 1914 - A) LOCOMOTIVE ED AUTOMOTRICI A SCARTAMENTO ORDINARIO - I - LOCOMOTIVE ED AUTOMOTRICI A VAPORE - LOCOMOTIVE CON TENDER SEPARATO.
- L'album delle Locomotive a vapore. Vol. II - LOCOMOTIVE ED AUTOMOTRICI IN SERVIZIO E IN COSTRUZIONE AL 30 GIUGNO 1914 - A) LOCOMOTIVE ED AUTOMOTRICI A SCARTAMENTO ORDINARIO - I - LOCOMOTIVE ED AUTOMOTRICI A VAPORE - 2 - LOCOMOTIVE TENDER. - II -AUTOMOTRICI CON MOTORI A SCOPPIO. - III - LOCOMOTIVE ED



Le strade ferrate in Italia, dagli inizi alla nazionalizzazione.

AUTOMOTRICI ELETTRICHE. - 1 - LOCOMOTIVE - 2 - AUTOMOTRICI. — B — LOCOMOTIVE A SCARTAMENTO RIDOTTO. — C- TAVOLE COMPLEMENTARI Relative a varianti e aggiunte dal 1° luglio 1914 a tutto dicembre 2015.

- L'album delle Locomotive a vapore. Vol. III - appendice seconda all'album dei Tipi delle Locomotive ed Automotrici - Firenze 1923

Autore: R. Bigoni - Ultimo aggiornamento : 20 gennaio 2021.