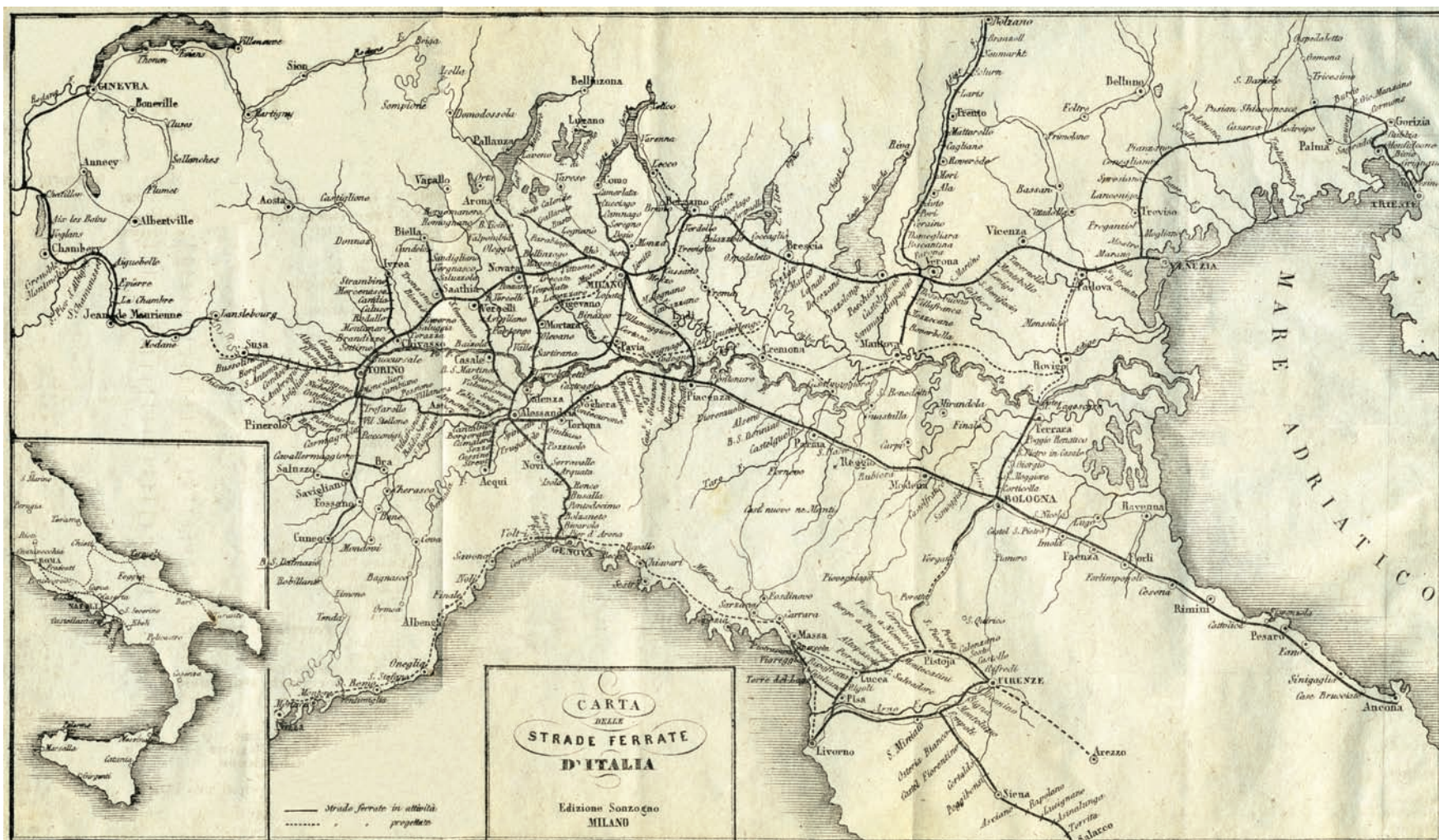


# Le Ferrovie Italiane

## 1839-1861

**All'atto della proclamazione del Regno d'Italia la rete ferroviaria si estendeva per 2.200 Km. Dopo cinque anni era raddoppiata**

di Paolo Norfini - U.S.F.I.



Carta delle Strade Ferrate d'Italia pubblicata dall'Editore Sonzogno nel 1862. Da Milano per Bologna vi erano quattro partenze al giorno e il treno viaggiava alla velocità di circa 35 Km/h. Il primo treno partiva alle ore 5,40 a.m. e giungeva alla stazione di Bologna alle 12,50 (217 km.). Il biglietto costava Lire 24,70 in 1ª classe (circa 97,00 euro di oggi) 19,15 in 2ª (75,00 euro) e 13,55 in 3ª (53,00 euro)

Da Milano per Torino la prima delle quattro corse giornaliere impiegava 4 ore e 50 minuti per coprire 144 km. e il biglietto costava per la 1ª classe Lire 16,35 (64,00 euro), per la 2ª classe lire 12,20 (48,00 euro) e per la 3ª classe lire 8,25 (32,50 euro).

La nascita e la prima fase di sviluppo delle ferrovie italiane riflettono la situazione del paese nell'epoca preunitaria. Ai primi tronchi aperti a partire dal 1839, e nati per motivi di opportunità locale, se ne aggiunsero altri che, se andavano ad aumentare il chilometraggio totale, non rispondevano a criteri di omogeneità e di conseguenza non possedevano un indirizzo strategico di interesse nazionale. I primi stati nei quali fu promossa la costruzione di ferrovie furono il Regno di Napoli, il Regno Lombardo-Veneto e il Granducato di Toscana. Il Regno di Sardegna non fu tra i primissimi stati a dotarsi di questa innovazione, ma in breve tempo riuscì, non solo a colmare il ritardo iniziale, ma a realizzare una rete che costituì senza dubbio il punto di riferimento per un razionale sviluppo del settore in Italia. All'atto della proclamazione del Regno d'Italia (17.3.1861) le strade ferrate della penisola raggiungevano una estensione di 2.186 km, così ripartiti: 850 km nell'ex Regno di Sardegna, 132 nello Stato Pontificio, 607 nel Lombardo-Veneto, 323 nell'ex Granducato di Toscana, 139 negli ex Ducati di Modena e Parma, appena 128 nell'ex Regno di Napoli che, dopo essere stato il primo ad inaugurare un tronco ferroviario, da Napoli a Portici (3.10.1839), aveva realizzato dei modesti ampliamenti alla rete, tanto da poter elencare solo quattro linee esistenti nel 1860: la Napoli-Cancello-Caserta-Capua, la Cancello-Nola-Sarno, la Napoli-Salerno e la Torre Annunziata-Castellammare di Stabia.

La consistenza della rete lombardo-veneta prese origine dall'apertura della Milano-Monza di appena 13 km (18.8.1840), poi estesa nel 1849 a Como-Camerlata. Nel 1842 seguì la Padova-Mestre, nel 1846 la Milano-Treviglio, e la Venezia-Vicenza, tre segmenti della costruenda Milano-Venezia, poi completata nel 1857.

Ritardato fu l'avvio delle costruzioni nello Stato Pontificio che solo nel novembre 1846 si iniziò a parlare di costruzioni secondo alcune direttrici ritenute valide (il primo tronco fu da Roma a Frascati, 1856). Sul chilometraggio globale che, come detto prima, nel marzo 1861 risultava di 2.186 km, occorre precisare che le strade ferrate del solo Regno d'Italia (con esclusione quindi del Veneto, ancora soggetto all'Austria, e dello Stato Pontificio) avevano uno sviluppo di 1.718 km per le linee in esercizio, di 1.278 Km per quelle in costruzione e da iniziare 498 km, per un totale di 3.494 km. A mezzo di convenzioni, poi tradotte in legge dal Parlamento, andò delineandosi la rete ferroviaria italiana, tanto che a fine 1867 le opere realizzate e in esercizio ammontavano in tutto a 5.315 km, mentre altri 1.569 km risultavano in costruzione. Le linee in servizio erano così ripartite fra le società concessionarie:

Alta Italia	2.247 km
Romane	1.700 km
Meridionali	1.196 km
Calabro-Sicule	149 km
Torinesi	23 km

L'incremento registrato nello spazio di dieci anni si pose percentualmente tra i più alti d'Europa ed è significativo se si tiene conto che le finanze del giovane regno risultavano disanguinate da due guerre e da numerosi problemi di ordine sociale sorti in conseguenza del rapido processo di unificazione. Di fronte ai necessari investimenti finanziari e alle spese di gestione occorre anche registrare un notevole incremento dei proventi del traffico che dai 39,5 milioni di lire del 1860 erano passati a 80 milioni nel 1867.

