

La ferrovia nella storia

Nessuno può dire con esattezza come e quando avvenne la costruzione della prima strada ferrata. Le origini della ferrovia si perdono nel tempo come quelle della prima ruota. Già 4-5 secoli fa i minatori alsaziani trasportavano il carbone e i minerali estratti dalle miniere su piccoli vagoni che scorrevano su binari di legno e anche in Inghilterra furono le miniere a favorire l'introduzione dei binari già alla fine del 1500. Perché furono introdotte le rotaie? Esse consentono di sviluppare un lavoro di gran lunga superiore di quello che si potrebbe ottenere con il trasporto in strada anche con carichi pesantissimi. I primi binari, simili agli attuali, furono posati nel 1789 da William Jessop lungo la linea mineraria di Loughborough. Nel 1803 venne inaugurata la strada ferrata del Surrey (Contea dell'Inghilterra Sud-orientale), prima ferrovia-merci pubblica al mondo, trainata da un cavallo. Anche negli USA nel 1829 comparve la prima locomotiva con trazione a cavalli, la *Cycloped*, mentre nel 1830 fu sperimentato un carro ferroviario a vela, *Aeolus*, sulla linea Baltimore&Ohio.

Intanto in Inghilterra veniva perfezionata la macchina a vapore di James Watt e già nel 1804 era comparsa la prima locomotiva a vapore ad opera dell'ingegnere Richard Trevithick, conosciuta come la "Caffettiera di Capitan Dick". Nel 1825 George Stephenson costruì la vaporiera "Locomotion" da 8 tonnellate con quattro ruote. Fu lo stesso G. Stephenson ai comandi quando, il 25 settembre 1825, la inaugurò, raggiungendo lungo la Stockton&Darlington 24 chilometri all'ora. Dopo questi tentativi sperimentali inizia, il 15 settembre 1830, l'era della ferrovia con l'inaugurazione della tratta Liverpool- Manchester alla presenza del Duca di Wellington.

Il trasporto ferroviario si affermò anche sul continente, così in Francia comparve la prima locomotiva di Marc Seguin nel 1829, mentre la prima ferrovia pubblica tedesca venne inaugurata nel 1835 tra Norimberga e Fürth. La costruzione delle prime locomoti-

ve italiane su licenza straniera iniziò nel Regno delle Due Sicilie nel 1845. Lo sviluppo delle ferrovie fino al 1844 fu modesto e molto frammentario a causa della suddivisione in innumerevoli staterelli, ereditati dal Congresso di Vienna.

Nel 1839, il governo delle Due Sicilie inaugurò la Napoli-Portici di km 7,640 alla presenza del Re Ferdinando e dopo la proclamazione del Regno d'Italia, si procedette alla riorganizzazione della rete nazionale. Nel 1870 erano in funzione 6.000 km di linee gestite da quattro società. Il riordino delle ferrovie italiane procedette con la nazionalizzazione nel 1905 e nel 1917 la rete ferroviaria raggiungeva 13.075 km di cui 1.917 a doppio binario.

Durante il periodo fascista le ferrovie vennero ammodernate e ampliate: fu costruita la Roma-Napoli via Formia, la Firenze-Bologna con una galleria di 18,5 km che richiese 11 anni di lavoro, venne avviata l'elettificazione, che segnò l'inizio della fine delle locomotive a vapore: queste tuttavia nelle tratte secondarie rimangono in esercizio fino agli anni settanta e ancora oggi "sbuffano" a scopo turistico. Durante la seconda guerra mondiale i treni, nelle versioni armata e



blindata, furono utilizzati direttamente nelle operazioni belliche e al termine del conflitto le ferrovie italiane erano distrutte al 60%. Negli anni Sessanta inizia il riammodernamento sia della rete sia dei locomotori: nel 1967 il locomotore E444, detto *La Tartaruga*, viaggia a 207 km/h sulla Roma-Napoli; nel 1959 entra in servizio il *Settebello* sulla Napoli-Roma-Firenze-Bologna-Milano con velocità di 200 km/h; nel 1970 entra in esercizio il *Pendolino* e inizia la costruzione della direttissima Roma-Firenze. Nel dicembre 2008 viene inaugurata l'alta velocità BO-MI con l'elettrotreno ETR500 *Freccia Rossa* con velocità di 300km/h. Nel 2017 entra in servizio il *Freccia Rossa* 1000, treno più moderno della flotta di Trenitalia con velocità massima di 400 km/h.

Pier Vittorio Di Vittorio