

## **Ferrovie e sviluppo urbanistico in Italia. I paesi scalo tra Siena e Follonica in Toscana 1859-1961**

Railways and urbanistic development in Italy. The railway small cities between Siena and Follonica in Tuscany 1859-1961

Stefano Maggi  
Università degli studi di Siena

### **Resumen**

Durante el siglo XIX, el ferrocarril trajo los mayores cambios, también debido al hecho de que Italia tiene un territorio en gran parte montañoso. Incluso en las antiguas ciudades portuarias, las vías se extendieron desde los muelles hasta los límites de las áreas construidas y se construyeron grandes estaciones marítimas que movieron las mercancías, contribuyendo también al crecimiento urbano. En el campo, las vías del ferrocarril a lo largo de los valles del río atrajeron a los residentes de los centros medievales en las colinas, y se construyeron nuevos asentamientos alrededor de las estaciones, el llamado “paesi scalo” (países ferroviarios).

La estación de tren era algo completamente nuevo en comparación con las viejas estaciones de correos, que se encuentran en el corazón de las ciudades y se integra en los centros históricos. Desde la década de 1840, las principales ciudades italianas sufrieron un cambio urbano, causada por la construcción de la cabeza o las estaciones de tránsito.

Este artículo analiza la ubicación de las estaciones en dos ciudades italianas, una ciudad medieval y una ciudad portuaria, Siena y Follonica.

**Palabras clave:** Ferrocarril y urbanismo, Ciudades y estaciones ferroviarias, Países ferroviarios, Follonica, Siena.

**Códigos JEL:** N93, R42, O18, J62

### **Abstract**

During the XIXth century, the railway brought the greatest changes, since Italy has a largely hilly and mountainous territory. Even in the ancient port cities, the tracks were spread from the docks to the limits of the built-up areas and large maritime stations were built that moved the goods, also contributing to urban growth. In the countryside, the railway tracks along the river valleys attracted the residents of the medieval centers on the hills, and new settlements were built around the stations, the so-called “*paesi scalo*” (railway countries).

The train station was something completely new compared to the old post stations, which were in the heart of the cities and integrated into the historic centers. Since the 1840s, the main Italian cities underwent an urban change, caused by the construction of the head or transit stations.

This paper analyzes the location of the stations in two Italian towns, a Mediaeval town and a port town, Siena and Follonica. It also focuses on the role of the changes, along the railway itinerary Siena-Follonica, which had a fundamental role of attraction towards the plains for the inhabitants of the hills. The railway was also important in the fight against “malaria” endemic disease.

**Key words:** Railway and urbanism, Towns and railway stations, Railway countries, Follonica, Siena.

**JEL codes:** N93, R42, O18, J62

### **Sommario**

Durante il XIX secolo, la ferrovia ha portato i maggiori cambiamenti nell'urbanizzazione, anche per il fatto che l'Italia ha un territorio in gran parte collinare e montuoso. Nelle antiche città portuali, i binari si sono ramificati dalle banchine ai limiti delle aree edificate e sono state costruite stazioni marittime per movimentare le merci, contribuendo alla crescita urbana. Nelle campagne, i binari lungo le valli dei fiumi attirarono gli abitanti dei centri medievali sulle colline, e furono costruiti nuovi insediamenti attorno alle stazioni, i cosiddetti “paesi scalo”.

La stazione ferroviaria era qualcosa di completamente nuovo rispetto alle vecchie stazioni postali, che erano nel cuore delle città e integrate nei centri storici. Fin dagli anni 1840, le principali città italiane subirono un cambiamento urbanistico, causato dalla costruzione delle stazioni di testa o di transito.

Questo articolo analizza lo sviluppo portato dalle stazioni in due città italiane, una città medievale e una città portuale: Siena e Follonica. Si concentra inoltre sul ruolo dei cambiamenti lungo l'itinerario Siena-Follonica, dove la ferrovia ebbe un ruolo fondamentale di attrazione urbana verso le pianure e le valli. La ferrovia fu importante anche nella lotta contro la malattia endemica della malaria.

**Parole chiave:** Ferrovia e urbanesimo, Città e stazioni ferroviarie, Paesi scalo, Follonica, Siena.

**Codici JEL:** N93, R42, O18, J62

## **Ferrovie e sviluppo urbanistico in Italia. I paesi scalo tra Siena e Follonica in Toscana 1859-1961**

[Fecha de recepción del original: 09/10/2018; versión definitiva: 15/1/2019]

Stefano Maggi<sup>ψ</sup>  
Università degli studi di Siena

### **1. Introduzione**

Gli esempi di rapporto tra ferrovie e crescita urbana sono numerosi, ma in Italia non si sono quasi mai studiati con il fine specifico di mettere in evidenza questi aspetti. Inoltre, mentre esistono tanti paesi nati attorno alla stazione, i cosiddetti “paesi scalo”, per le città questo caso non esiste: il tradizionale insediamento italiano, con una fitta rete di centri medioevali, non ha permesso di creare vere e proprie “città ferroviarie”; semmai alcune città sono diventate “ferroviarie” con lo sviluppo degli scali, delle officine, insomma con gli impianti a servizio della ferrovia, che in alcuni casi sono stati a lungo il maggior datore di lavoro della città. Altre cittadine hanno preso una via di sviluppo diventando diramazioni di linee ferroviarie.

Mentre la storiografia sulle città ferroviarie ha cominciato a prendere campo negli ultimi anni in vari paesi, per il caso italiano la mancanza di studi rende impossibile una sintesi. In altre parole, la crescita urbana legata alle ferrovie e alle stazioni ferroviarie è ricostruibile soltanto andando a vedere lo sfondo dei testi di storia locale, di storia urbana, di storia delle città, per ricavare dati utili al confronto, da fonti in qualche modo “involontarie”, cioè ricostruzioni storiche che analizzando la crescita di paesi e città raccontano anche – seppure non specificamente – il ruolo della ferrovia. Su questa carenza di ricerche, si inserisce pure la “staticità” della storiografia, per cui molti testi di storia delle città trascurano il movimento e quindi il treno e la ferrovia.

---

<sup>ψ</sup> Contacto: Università degli studi di Siena, via Mattioli 10, I-53100 Siena. Email: stefano.maggi@unisi.it

Su un tema tanto evidente quanto poco considerato, conviene allo storico riflettere sulle cose che conosce meglio. Non si può dimenticare l'insegnamento in proposito di Marc Bloch:

La particolare attenzione che nelle mie opere ho dedicato alle cose rurali ha rafforzato in me la convinzione che se non ci si china sul presente è impossibile capire il passato: ad uno storico delle campagne, due buoni occhi per contemplare la forma dei campi sono indispensabili quanto una certa attitudine a leggere vecchi testi indecifrabili (Bloch, 1969, p. X).

L'autore del presente saggio ha percorso di continuo, fin da bambino, un itinerario in Toscana, nel centro Italia, fra l'interno collinare di Siena e il mare di Follonica; un itinerario ben conosciuto perché lungo il percorso vi erano in un paese scalo i nonni materni, alla stazione di Arbia, dove era nata la madre. Su questo itinerario, che comprende anche il paese nativo del padre, Castelnuovo Berardenga, l'autore è passato tante volte dal 1968 al 1994, viaggiando fra due città: la residenza principale di Siena e la residenza secondaria di Follonica.

Si tratta di un caso di studio molto significativo nel contesto del rapporto tra ferrovia e sviluppo: sul percorso vi sono ben otto paesi con il nome "scalo" sui 147 km del viaggio complessivo, via Asciano-Monte Antico-Montepescali: Arbia Scalo, Castelnuovo Scalo, Monte Amiata Scalo, Sant'Angelo Scalo, Sticciano Scalo, Montepescali Scalo/Braccagni, Gavorrano Scalo/Potassa, Scarlino Scalo. Gli estremi erano – si direbbe in inglese – una "railway town", Siena, e una "junction town", Follonica.

Siena, dove l'arrivo dei binari risale al 1850, era a inizio Novecento una "città ferroviaria", nel senso che la ferrovia, con le officine di riparazione del materiale rotabile, dava lavoro alla gran parte degli operai; la città ha avuto a lungo uno sviluppo urbanistico legato alla stazione ferroviaria. Follonica, raggiunta dal treno nel 1863 con la linea Tirrenica Pisa-Roma, divenne nel 1902 un nodo ferroviario, con una diramazione verso il mare e le banchine portuali e verso l'interno di Massa Marittima. Nel mezzo, vi sono casi esemplari di sviluppo urbano e industriale legato alle ferrovie, con i "paesi scalo" e con lo sfruttamento delle miniere.

Questo saggio analizza dunque gli effetti della ferrovia sul territorio lungo l'itinerario fra Siena e Follonica, usando fonti statistiche e cartografiche, oltre alla bibliografia di storia locale, con lo scopo di dimostrare quanto vitali siano stati i binari nelle zone costiere e nelle zone collinari dell'interno.

La ricerca prende avvio dalla decisione di costruire le ferrovie sull'itinerario Siena-Follonica, presa fra il 1859 e il 1860, prima della fondazione del Regno d'Italia, e termina nel 1961, anno centrale del "miracolo economico", cioè il grande sviluppo dell'economia e dell'industria italiana, che portò la diffusione della "motorizzazione individuale".

## 2. Ferrovia e territorio in Italia

Vi sono nella storia innumerevoli esempi di legame tra gli insediamenti umani e la presenza dei mezzi di trasporto: basti pensare alle antiche civiltà degli Assiro-Babilonesi nella Mesopotamia con i fiumi Tigri ed Eufrate o agli Egizi con il Nilo. Si pensi inoltre ai Romani e al ruolo delle strade nel mantenimento e nell'espansione dell'Impero. Una delle vie fondamentali era l'Aurelia, che percorreva le zone costiere tra Roma e Ventimiglia, toccando i territori attorno a Follonica. Anche nei secoli medioevali, che avevano registrato una perdita d'importanza dei grandi itinerari rispetto all'epoca romana, le strade continuarono con il loro transito di mercanti, eserciti e pellegrini a rappresentare il principale alimento delle città: per rimanere in Toscana, Lucca e Siena accrebbero la loro potenza grazie al passaggio della via Francigena, che collegava Roma con il nord della Francia (Maggi, 2009, p. 252).

Nel corso del XIX secolo, fu la ferrovia a portare i cambiamenti maggiori nel territorio e ad assumere un'importanza fondamentale per gli insediamenti interni e marittimi. Persino nelle città portuali i binari si diffusero infatti dalle banchine ai limiti delle zone edificate e vennero costruite stazioni marittime che movimentavano le merci, contribuendo anch'esse alla crescita urbana. Fu così anche a Follonica.

La stazione ferroviaria costituiva una cosa nuova rispetto alle vecchie stazioni della posta, che si trovavano nel cuore delle città ed erano integrate nei centri storici. Richiedendo ampi spazi per i binari, gli edifici e i depositi di vagoni, nei centri di medie e grandi dimensioni lo scalo del treno venne realizzato all'esterno della cinta muraria e rimase a lungo una strana appendice, fino a quando l'urbanizzazione riuscì a inserirlo all'interno di un centro urbano più esteso. Fu così anche a Siena.

Il territorio attorno alle stazioni ferroviarie, in città come in campagna, rappresentava l'insediamento cittadino più vitale, attirando sia la localizzazione degli impianti produttivi legati all'esportazione di manufatti, sia le nuove abitazioni.

In Italia gran parte delle ferrovie ebbero un ruolo di attrazione verso le coste per gli abitanti delle colline. Nell'interno si verificò un effetto analogo, poiché i tracciati ferroviari lungo le vallate dei fiumi attirarono i residenti dei centri medioevali d'altura, e si costruirono nuovi insediamenti attorno alle stazioni.

Con l'arrivo dei binari si verificò quindi la scissione dei paesi, creando talora una competizione tra i borghi di collina o di montagna, che si caratterizzavano per la loro lunga storia e mantenevano un primato amministrativo, e i nuovi villaggi di fondovalle, i paesi scalo, che si sviluppavano a livello mercantile e manifatturiero. Nel caso della ferrovia litoranea "tirrenica" Pisa-Roma (di cui questo saggio analizza il breve tratto Montepescali-Follonica), la stazione portò uno sdoppiamento dei centri in ben 18 casi: Rosignano, Bibbona, Bolgheri, Castagneto, Campiglia, Vignale, Scarlino,

Gavorrano, Giuncarico, Montepescali, Alberese, Talamone, Orbetello, Capalbio, Montalto, Tarquinia, Palo, Maccarese; in altri 6 casi la stazione portò un insediamento urbano del tutto nuovo: Tombolo, Quercianella, Albinia, Chiarone, Furbara, Ponte Galeria (Cori, 1962, p. 116).

In tutta l'Italia, con l'arrivo delle strade ferrate, ancora prima dello sviluppo del turismo balneare, le coste cambiarono la loro funzione: non più baluardi contro le scorrerie dei pirati, ma zone di sviluppo dapprima portuale (cabotaggio, pesca) poi manifatturiero, come si verificò nel caso di Follonica. In numerose regioni interne, le ferrovie rappresentarono elementi di sollievo per le aree abbandonate, dando impulso allo stanziamento di nuovi abitanti.

Nel rapporto fra territorio e sistema dei trasporti, diverse vicende mostrano una notevole resistenza allo spostamento degli itinerari. In epoca preindustriale, ad esempio, le principali direttrici di transito rimasero per secoli più o meno le stesse, a parte pochi mutamenti locali: le carte delle strade postali italiane poterono così essere ristampate per tutto il Settecento quasi senza modifiche. Per esempio, *L'Italia con le sue poste e strade principali* di Giacomo Cantelli fu pubblicata dal 1695 al 1799.

Prevaleva cioè la continuità di collegamento, dando luogo a fenomeni di lunga durata, immutati per secoli nonostante le eccezionali modifiche tecnologiche intervenute tra Ottocento e Novecento. Talvolta, laddove una ferrovia era intervenuta a cambiare l'antico percorso stradale fra due terminali, questa aveva ottenuto uno scarso successo di traffico, lasciando il posto con il successivo rilancio della viabilità al vecchio itinerario, il quale anche con il dominio del treno aveva continuato a canalizzare una parte di traffico. Molte delle linee ferroviarie italiane rimasero emarginate proprio a causa del cambiamento di itinerario che avevano proposto. Così molti rami secondari, i quali avevano seguito un tragitto distante dalle antiche arterie, come la Siena-Asciano-Grosseto, con l'avvento delle automobili vennero a trovarsi del tutto isolati in territori a limitato sviluppo e a ridotta mobilità, dovendo soccombere di fronte al rinato percorso stradale.

Riguardo alle ferrovie, è da tenere presente un'altra tematica di lungo periodo: inizialmente esse furono realizzate per collegare centri urbani vicini e non esisteva una distinzione fra tracciati principali e secondari. Una differenziazione emerse nei due decenni di fine Ottocento, quando fu completata la rete nazionale, tra linee in cui passava il grande traffico nord-sud o est-ovest e linee rimaste soltanto a servizio locale: nel nostro caso Siena-Follonica, divenne itinerario "principale" il tratto fra Montepescali e Follonica inserito nel percorso Torino-Genova-Pisa-Roma, mentre rimase "secondario" il tratto fra Montepescali e Siena, a servizio di un itinerario minore Siena-Grosseto.

**Tabella 1**  
**Stazioni sull'itinerario Siena-Follonica con le date di apertura**

<b>Stazione</b>	<b>Attivazione con l'inaugurazione della ferrovia (anno)</b>	<b>Attivazione successiva (anno)</b>
Siena	1850	
Arbia		1884
Castelnuovo Berardenga		1890
Monte Sante Marie		1946
Asciano San Giuseppe		1939
Asciano	1859	
Montalceto		1909
Trequanda		1898
San Giovanni d'Asso	1865	
Torrenieri-Montalcino	1865	
Monte Amiata	1871	
Sant'Angelo Cinigiano	1872	
Monte Antico	1872	
Civitella Paganico	1872	
Roccastrada	1872	
Sticciano	1872	
Montepescali	1864	
Giuncarico		1892
Gavorrano	1864	
Scarlino		1900
Follonica	1863	

Fonte: orari ferroviari di vari anni e raccolta ordini di servizio delle Strade ferrate romane, Strade ferrate del Mediterraneo e Ferrovie dello Stato.

Si cominciò tra l'altro a impiegare locomotive e vagoni diversi e a trascurare i tronchi con scarso movimento di merci e passeggeri, ma il vero stacco si registrò tra l'inizio del XX secolo e il periodo fascista, quando le ferrovie principali vennero raddoppiate, elettrificate e videro l'introduzione di treni veloci, come i rapidi, aumentando così l'attrazione economica e demografica delle città maggiori collocate sui loro itinerari. Contemporaneamente le ferrovie secondarie furono sempre più isolate, ma nonostante ciò conservarono effetti importanti sul territorio fino almeno agli anni '60, con la continua crescita dei "paesi scalo" e con l'affluenza alle stazioni di tutti i prodotti delle terre circostanti.

Il treno cominciò pian piano a servire il territorio in maniera sempre più capillare, anche grazie al miglioramento del materiale rotabile, che dagli anni '30 del Novecento poteva fermarsi e ripartire più velocemente, in particolare dopo l'arrivo delle littorine dal 1932 in poi. L'attivazione di nuovi scali rende evidente il ruolo fondamentale del

treno per lo sviluppo delle località attraversate. Sull'itinerario fra Siena e Follonica, ben otto stazioni o fermate furono realizzate dopo l'inaugurazione delle ferrovie, come si vede nella tabella 1.

Una nota generale sul territorio è necessaria anche riguardo alla questione della malaria, la malattia endemica in gran parte delle coste italiane, che fu meglio analizzata e studiata proprio grazie alle ferrovie, poiché vi era una maggiore quantità di viaggiatori in tali zone, inoltre vi era un rilevante numero di ferrovieri residenti lungo i binari in zona malarica, che si ammalavano di continuo, causando le proteste dei nascenti sindacati e sollevando dunque l'attenzione sul territorio.

Nel 1882, sulla base delle mappe prodotte fino allora, il senatore Luigi Torelli fece pubblicare la *Carta della malaria dell'Italia*, che costituì un passo fondamentale per comprendere quanto il male fosse esteso e quanto un rimedio fosse urgente. Il legame con le ferrovie era messo bene in evidenza in un passo della pubblicazione:

Se un quinquennio retro si fossero interrogate dieci, dodici persone colte e che si interessano della cosa pubblica, che volessero darvi un'idea della malaria in Italia, esse non avrebbero potuto che star sulle generali e pronunciar giudizi disparatissimi e vagare nell'incertezza sotto tutti i rapporti. Ora invece potranno dire come è distribuito questo male nelle diverse regioni, ove imperversa maggiormente; cosa costi alle sole amministrazioni di strade ferrate, qual contingente offra agli ospedali l'esercito per soldati colpiti da quel flagello (Torelli, 1882, p. 7).

Nella carta della malaria fu visualizzata chiaramente la diffusione geografica della malattia, che non riguardava soltanto la pianura ma coinvolgeva anche i centri collinari. Tutta la zona costiera tirrenica con il suo entroterra, da Follonica fin quasi a Gaeta, era segnata da linee incrociate di color rosso cupo e classificata di "malaria gravissima". Ma anche la fascia interna della Maremma era marcata con linee verticali parallele in un rosso poco più chiaro ed era definita di "malaria grave". Sulla Asciano-Grosseto era considerato di "malaria gravissima" il tronco dalla stazione di Sant'Angelo-Cinigiano a Montepescali, mentre tutto il tratto precedente fino ad Asciano era segnato come territorio di "malaria leggera". Occorre ricordare che all'epoca i lavoratori, anche lungo le ferrovie secondarie, erano assai numerosi per la presenza di più persone in ciascuna stazione e di almeno una famiglia in ogni casa cantoniera: sul tratto Asciano-Montepescali, queste ultime erano ben 42 a metà degli anni '80 dell'Ottocento, quando l'infrastruttura fu visitata dalla commissione per la consegna alla Rete Mediterranea, secondo quanto risulta nel Verbale di visita della linea Montepescali-Asciano, dattiloscritto conservato presso la Biblioteca della Fondazione FS.

L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, costituita nel 1905, non appena ebbe sistemato il proprio Servizio sanitario, cominciò a dotare di reticelle metalliche di protezione le stazioni, le case cantoniere e i dormitori nelle linee a rischio, per ridurre le punture delle zanzare. Alla fine del 1910 tutti gli impianti situati in zone malariche erano stati in questo modo protetti dalle zanzare (Fabbri, 1912, p. 405). Tra questi



impianti, le stazioni e le case cantoniere da Monte Amiata a Montepescali della linea Asciano-Grosseto, e tra Montepescali e Follonica della Tirrenica Roma-Pisa.

### **3. La costruzione delle ferrovie Pisa-Grosseto e Siena-Grosseto**

Il granduca Leopoldo II, sovrano della Toscana in epoca preunitaria, era molto affezionato al territorio chiamato “Maremma”, che – nella parte toscana – si distendeva lungo la costa e per alcune decine di chilometri all’interno, dal fiume Cecina al torrente Chiarone, dove si trovava il confine con lo Stato Pontificio. Leopoldo vi si recava spesso per compiere ispezioni: “Io sapevo Maremma esser malata – scriveva nelle sue memorie –; quindi in me il desiderio di soccorrere prima che si potesse alla provincia inferma e bisognosa di cura” (Pesendorfer, 1987, p. 79). Fra il 1829 e il 1848 vi investì per lavori di bonifica circa il 10% delle entrate del bilancio annuale del Granducato. L’intervento pubblico diretto si ebbe anche nel settore industriale, con la realizzazione a Follonica di un importante centro siderurgico, che a metà Ottocento era divenuto il più moderno e il meglio attrezzato di tutta la penisola italiana.

A Follonica, già nel XVI secolo erano stati costruiti una ferriera e un forno fusorio per volontà dei principi di Piombino (ai quali apparteneva il territorio fino al Congresso di Vienna), che realizzarono anche un approdo per la raccolta del minerale estratto all’Isola d’Elba. Il complesso passò alla Magona statale nel 1814 e dal 1835-36 Leopoldo II decise di potenziarlo per farne il principale centro siderurgico del Granducato. Furono quindi eretti quattro altiforni fusori, una fonderia artistica e un’officina meccanica, insieme al palazzo granducale. Venne inoltre recintata tutta l’area, attorno alla quale il granduca decise di edificare una cittadina sul terreno concesso gratuitamente ai nuovi abitanti, in gran parte provenienti dal Pistoiese. L’alta affezione malarica continuò tuttavia a determinare una lunga sospensione estiva nelle lavorazioni (Rombai, Tognarini, 1986).

Nell’ampio territorio della Maremma, lungo circa 160 km nel tratto toscano, i campi erano adibiti a pascolo invernale ma anche alla coltivazione di cereali. La storia di questo territorio in epoca moderna è stata contrassegnata da una continua richiesta di libera esportazione dei cereali, che nonostante la bassa produttività risultavano in eccesso rispetto alle esigenze della scarsa popolazione residente e presente.

Per la mancanza di agevoli comunicazioni, le derrate avevano preso la via del mare dal Cinquecento al Settecento e nell’Ottocento la via terrestre, grazie alla riapertura della strada costiera. Ma i trasporti stradali erano troppo lenti e costosi per rendere competitivi i prodotti agricoli.

A metà Ottocento, i latifondisti chiedevano pertanto la sollecita costruzione di una ferrovia: “i Maremmani... amano una strada ferrata, donde venga”, scriveva nel 1858 Bettino Ricasoli, proprietario della tenuta di Barbanella vicino a Grosseto, a Ubaldino Peruzzi, a quel tempo direttore della strada ferrata Leopolda, che gestiva la

principale ferrovia del Granducato, la Firenze-Livorno. I due sarebbero in seguito diventati rispettivamente primo ministro e ministro dei Lavori Pubblici del Regno d'Italia.

Lo stesso Ricasoli, acclamato dittatore in nome del re Vittorio Emanuele II di Savoia, dopo che il 27 aprile 1859 il granduca era stato costretto ad abbandonare la Toscana, concesse la costruzione di ben due ferrovie per Grosseto, capoluogo della Maremma: la prima da Siena-Asciano, la seconda da Pisa-Livorno (Maggi e Giovani, 2005, pp. 58-59).

In realtà, il primo tentativo di costruire una linea ferroviaria sull'itinerario Livorno-Grosseto-Roma risale a molti anni prima, addirittura al 1845, quando era stata costituita la Società per la strada ferrata maremmana. Il granduca aveva autorizzato la realizzazione nel luglio 1846, ma la concessione era stata revocata un anno dopo, dato che la maggior parte degli azionisti avevano dichiarato di volersi ritirare, per la convinzione che la linea non avesse un traffico sufficiente a remunerare il capitale impiegato (Giuntini, 1985, pp. 202-212).

A proposito della Tirrenica maremmana, il conte di Cavour scrisse nel suo saggio *Des chemins de fer en Italie*, pubblicato sulla "Revue Nouvelle" del 1° maggio 1846:

noi non riusciamo a capire cosa si possa sperare da una ferrovia che traversasse le desolate paludi che separano Livorno da Grosseto. Se questa linea fosse prolungata fino a Roma – il che è estremamente poco probabile – ci vorrebbero anni, forse secoli, prima che il traffico di Livorno con Roma offra un alimento sufficiente alla gestione di una linea lunghissima e che non potrebbe sfruttare i prodotti dei punti intermedi situati lungo di essa (Salvestrini, 1976, pp. 33-34).

La questione fu ripresa nell'ultimo periodo del Granducato, quando Bettino Ricasoli divenne "dittatore" della Toscana. Probabilmente Ricasoli temeva che il plebiscito per l'annessione al Piemonte dell'11-12 marzo 1860 portasse a un abbandono della questione maremmana. Quindi agì prima che fosse troppo tardi. Secondo le parole del preambolo al decreto di concessione, i governanti provvisori, persuasi "che nulla possa più efficacemente conferire al bonificamento delle Maremme d'una strada ferrata, che metta in comunicazione Grosseto con la rete delle strade ferrate toscane" (Atti del Regio governo della Toscana, 1860, doc. n° CCCVI), decretarono il 19 novembre 1859 la realizzazione della linea Asciano-Grosseto, incaricando dei lavori il consiglio della Strada Ferrata Centrale Toscana, che gestiva la ferrovia Siena-Empoli e il proseguimento per Asciano e la Val di Chiana.

Quattro mesi dopo, l'8 marzo 1860, a tre giorni dalla conclusione del plebiscito, Ricasoli autorizzò anche la costruzione della ferrovia da Livorno al confine pontificio del Chiarone, seguendo del resto una tendenza generale dei governi provvisori che nel periodo 1859-1861 moltiplicarono ovunque la concessione di strade ferrate, senza prestare particolare attenzione agli aspetti tecnici e finanziari (De Stefani, 1925, p. 63).

Una volta progettata e avviata, la ferrovia sulla costa tirrenica avanzò rapidamente, aiutata dalla facile orografia della pianura, dove le uniche opere d'arte rilevanti furono i ponti per attraversare i corsi d'acqua e alcune opere di regimazione delle acque per superare le paludi. La linea fu reputata di primaria importanza dai politici del Regno d'Italia, poiché sull'esempio della ferrovia Adriatica Bologna-Ancona-Bari-Brindisi-Lecce, legata alla "Valigia delle Indie", era considerata il tramite più diretto per legare il nord e il sud del paese.

Il 20 ottobre 1863, da Livorno la ferrovia era pronta fino a Follonica via Collesalveti, Vada, Cecina e la Val di Cornia (futura stazione di Campiglia Marittima). L'attivazione ritardò per il cattivo tempo che danneggiò i binari, come scriveva il giornale "La Nazione" qualche giorno dopo.

Ieri (20) fu aperta al pubblico servizio anco la strada ferrata Maremmana da Livorno a San Vincenzo, e dal Fitto di Cecina alle Saline. Le acque della Cornia, traboccando pochi giorni innanzi, danneggiarono la linea per la lunghezza di un chilometro, e questo fu causa che la locomotiva non abbia potuto spingersi fino a Follonica; lo che per altro sarà in breve, lavorandosi attivamente al restauro.

Questa provincia è entrata così in possesso del maggior beneficio che potesse forse esserle fatto; perché il regolare esercizio di una ferrovia colla rapidità e quantità dei trasporti a miti tariffe, sarà senza dubbio uno dei più efficaci rimedi alla insalubrità del clima, ed uno dei più potenti incentivi alla prosperità degli abitanti ("Scrivono dal Fitto di Cecina alla Gazzetta di Firenze", *La Nazione*, 24 ottobre 1863).

Una volta riattivati i binari, Follonica rimase per 8 mesi capolinea della ferrovia, poi i binari proseguirono per Grosseto e Orbetello, con apertura della linea il 15 giugno 1864. Altri 10 km da Orbetello alla Nunziatella furono attivati il 3 agosto dello stesso anno. Il tratto successivo fu inaugurato più tardi, visti i problemi diplomatici esistenti con quello che rimaneva dello Stato Pontificio, ormai limitato al Lazio. Il tronco Nunziatella-Civitavecchia venne infatti aperto solo il 27 giugno 1867: con esso si ottenne un itinerario nord-sud Firenze-Roma, lungo circa 430 km via Pisa. Sul tratto esaminato in questo saggio, nel 1864 le stazioni erano Follonica, Potassa e Montepescali.

La linea Asciano-Grosseto, i cui lavori furono avviati il 1° maggio 1860, ebbe una costruzione molto più lenta della Tirrenica, e per la sua ultimazione si dovettero attendere ben 12 anni. Il primo tronco fino a Torrenieri venne aperto il 14 maggio 1865, proseguendo fino alla stazione di Monte Amiata il 14 agosto 1871, mentre l'intero tratto fu inaugurato il 27 maggio 1872 fino a Montepescali, visto che ai piedi di questo borgo medioevale la linea da Siena andò a incontrare la ferrovia Livorno-Grosseto-Roma (Maggi, 1996b, p. 23).

L'apertura della ferrovia per la Maremma fu definita dalla giunta provinciale di Siena "un santo avvenimento", per i benefici che la locomotiva si riteneva fosse in grado di apportare alla popolazione (ASPS, 1872). La giornata inaugurale venne così descritta dal giornale "La Nazione":

Alle 9, il treno... con alla testa due macchine coperte di fiori e pennoni e composto di 17 carrozze, muoveva per Asciano allegrato per via dalla banda di Siena che prendeva posto nei due ultimi vagoni. Fatta sosta alla stazione di Asciano, che è la testa di linea della nuova strada, si prese la via per Grosseto. Tutte le stazioni della linea erano gremite di popolazione festosa e plaudente. A San Giovanni d'Asso il Sindaco, fatto ossequio al Ministro ed alle autorità, prendeva posto sul treno; lo stesso avveniva a Torrenieri e a Roccastrada. Al Monte Amiata assisteva al passaggio del convoglio il Sindaco di Castel del Piano. A questa stazione il Ministro De Vincenzi si recava a visitare il ponte sull'Orcia, costruito in consorzio dalle provincie di Siena e di Grosseto per mettere in comunicazione colla ferrovia la strada provinciale del Monte Amiata.

Il viaggio fu piacevole ed ameno, e favorito da buon tempo; e si ebbe agio di vedere lo sviluppo della linea che percorrevamo e le importantissime opere d'arte che le fanno da corredo...

Il contrasto dei tipi e dei costumi delle popolazioni favorite da questa strada è sorprendente, come è ammirabile la varietà della cultura dei terreni frai quali è tracciata. Dagli abitanti della valle dell'Asso, che tengono molto dei caratteri e dei costumi di quelli della Chiana, t'incontri nella valle dell'Orcia coi robusti montanari dell'Amiata e quindi, solcato l'Ombrone, cominci a vedere volti ingialliti dalla febbre della Maremma, e ti conforta la speranza che il convoglio al quale quei buoni paesani curiosi, e talvolta sorpresi sorridono, sia foriero non solo della loro prosperità industriale e commerciale, ma anche del loro risorgimento igienico.

Al tocco e 15 minuti il treno entrava nella stazione di Grosseto ("Inaugurazione della linea Asciano-Grosseto", *La Nazione*, 28 maggio 1872).

Dalla primavera del 1872, i convogli ferroviari cominciarono il servizio regolare tra Asciano e Grosseto, unendo ogni giorno Siena e la val di Chiana con il capoluogo maremmano e contribuendo a far comprendere meglio i problemi di quel vasto territorio tra Cecina e Corneto, al quale ogni Italiano, come il cronista de "La Nazione", associava spontaneamente l'idea della malaria: "basta – scriveva Carlo Alberto Nicolosi in una guida sul litorale del 1910 – il solo nome di Maremma per evocare immediatamente dinanzi [agli] occhi lo spettro della pallida dea della febbre" (Nicolosi, 1910, p. 15).

Dal maggio 1872, fu dunque possibile viaggiare fra Siena e Follonica, con un tempo di percorrenza, compresa la coincidenza a Montepescali, di 6 ore circa.

Il fabbricato viaggiatori di Montepescali, essendo stato creato a servizio della Tirrenica, risultò a nord del successivo bivio fra la Tirrenica stessa e la strada ferrata di Siena-Asciano. Le due linee formavano attorno alla stazione una specie di triangolo, e la ferrovia verso l'interno aveva soltanto un marciapiede per la salita e discesa dai treni. La stazione fu spostata 500 metri più a sud nel 1903, in modo da servire entrambe le linee ferroviarie, passando dalla progressiva chilometrica 199,858 alla progressiva 199,410, misurate da Roma (Betti Carboncini, 1998, p. 65 e p. 77).

Nonostante il ritardo nella costruzione, la Asciano-Grosseto era importante, poiché rappresentò un'ulteriore rottura dell'isolamento della pianura grossetana, per la quale – aveva scritto Ricasoli – “era naturale il desiderio di legarsi con Siena, sua metropoli secolare, ...perché [legarsi] a Siena era avvicinarsi al Casentino e alla Chiana, donde vengono il maggior numero delle braccia per il lavoro di queste terre”. Si riferiva ai braccianti e alle greggi che facevano il percorso della transumanza dai monti del Casentino alla Maremma in autunno e viceversa in primavera.

Del resto, la ferrovia Tirrenica non aveva ancora assunto quell'importanza che avrebbe avuto in futuro: secondo la commissione d'inchiesta sulle Strade Ferrate Romane, che concluse i suoi lavori proprio nel 1872, “le infelici condizioni climateriche della località rendono poco meno che impossibile un servizio notturno ed obbligano nell'estate a limitare persino il servizio diurno”. La commissione stessa, dato il modesto traffico, non riteneva quindi opportuno spendere la somma necessaria a cambiare le rotaie per ottenere una velocità superiore ai 60 chilometri all'ora.

In seguito, questa ferrovia assunse sempre di più il ruolo di collegamento fondamentale tra nord e sud e fu dunque posato il secondo binario per piccole tappe, iniziando nel 1904 con il tronco Pisa-Collesalveti e terminando il raddoppio dell'intera linea proprio con i tratti fra Montepescali e Follonica, attivati fra il marzo 1922 e il novembre 1924 (Betti Carboncini, 1998, p. 133).

Mentre si raddoppiava il binario sulla ferrovia Tirrenica, nell'interno veniva realizzata un'altra linea, come sviluppo della “ramificazione ferroviaria” degli anni a cavallo tra Otto e Novecento.

La costruzione della Siena-Buonconvento-Monte Antico fu pensata all'inizio del Novecento come primo tratto di un collegamento Siena-Viterbo-Roma. I lavori furono avviati poco prima della Grande Guerra e la Siena-Monte Antico fu completata nel 1927, utilizzando sul tronco oltre La Befa il tracciato della vecchia ferrovia della miniera di Murlo, attivata nel 1877 per trasportare il minerale estratto alla stazione di Monte Antico, e in seguito “disarmata”, cioè privata delle rotaie. La linea fu gestita da una società privata (la Società Italiana per Imprese ferroviarie - SIF) fino al 1956, quando confluì nelle Ferrovie dello Stato, che 10 anni dopo chiusero al servizio viaggiatori il tratto Siena-Buonconvento.

#### **4. La Siena medioevale “città ferroviaria”**

Lo scrittore senese Federigo Tozzi, nel romanzo *Con gli occhi chiusi*, scritto nel 1913, ricordava una zona a nord di Siena nei pressi della ferrovia, che tra fine Ottocento e inizio Novecento faceva ancora parte del “contado”. Si trattava di un'ampia fascia extraurbana, più simile alle campagne della provincia che alla città racchiusa dentro le mura medioevali.

Poggio a' Meli si trovava fuori di Porta Camollia per quella strada piuttosto solitaria che dal Palazzo dei Diavoli va a finire poco più in là del convento di Poggio al Vento. C'era una vecchia casetta rintonacata di rosso, a un piano solo; e congiunta al tinaio e alle abitazioni degli assalariati fatte sopra le stalle... Lungo i confini, querci grosse e nere, con qualche noce alto alto e, nei fondi, salci e orti, perché c'era l'acqua. Dall'aia si vedeva Siena... Per la strada passavano, di solito, a seconda delle ore, qualche cappuccino la mattina, i contadini e i loro carri sempre; tutti i giovedì, verso mezzogiorno, i mendicanti che andavano a mangiare la zuppa del convento. In autunno c'erano anche parecchie famiglie di villeggianti: e questi stavano fuori la sera. Le domeniche, a tempo bello, qualche comitiva che cantava; dopo aver bevuto alle trattorie e alle bettole del borgo fuori porta.

La strada è quasi da per tutto piana e stretta, con parecchie ville e altri poderi; e poi lecci, querci, castagni, cancelli di legno, siepi patate. Mentre si vedono le altre ville, molto più belle, che vanno alla chiesa di Marciano; e un ammasso di colline verso la parte di maremma e il Monte Amiata (Tozzi, 1977, pp. 14-16).

La separazione di questa zona rispetto all'aggregato urbano veniva rimarcata dalla divisione amministrativa: tutta l'area esterna alla cinta muraria era stata infatti amministrata fino al 1904 dal Comune di Masse di Siena, anziché da quello di Siena, che comprendeva soltanto il centro.

A nord, questo "contado" era però divenuto sempre di più un "suburbio", almeno nelle parti vicine alla Porta Camollia e alla stazione ferroviaria.

Era stato proprio l'arrivo della ferrovia, tra il 1849 e il 1850, a dare il primo segnale concreto di estensione oltre le mura, con la riapertura dell'antica Porta San Lorenzo, chiusa a metà del 1500 al tempo dell'assedio della Repubblica di Siena. L'effetto che la stazione ebbe sul tessuto urbano interessò inizialmente la sistemazione viaria, con la costruzione della strada che conduceva da Porta Camollia allo scalo (attuale via Don Minzoni), e la realizzazione di una strada interna alle mura, l'antico stradone di San Lorenzo, che conduceva alla stazione stessa (attuale via Garibaldi).

La stazione "di testa", con i binari che terminavano in prossimità dell'abitato, inaugurata nel 1850, rappresentò un primo simbolico sfondamento dello spazio chiuso cittadino e uno spostamento del baricentro della città a nord. Su questa direttrice di sviluppo trovarono posto le nuove sedi di alcune industrie dell'epoca, insieme alle officine per la riparazione dei vagoni ferroviari, che costituirono la più importante realtà industriale senese per tutto il secondo Ottocento e per i primi decenni del Novecento.

La presenza delle officine rimase a lungo, fino al 1931, un retaggio della costruzione della ferrovia, che fu realizzata da una compagnia ferroviaria privata locale, la Società per la Strada Ferrata Centrale Toscana.

La “Centrale Toscana” costruì la ferrovia Siena-Empoli, sulla direttrice per Firenze e Pisa-Livorno, poi la Siena-Chiusi-Orvieto sulla direttrice per Roma e inaugurò il tratto Asciano-Torrenieri sulla ferrovia per la Maremma, nel 1865. In tale anno, il riordinamento della gestione ferroviaria nazionale portò la rete della Centrale Toscana a confluire nella Società per le strade ferrate romane, poi nella Rete Mediterranea nel 1885 e infine nelle Ferrovie dello Stato nel 1905.

Sebbene l’orografia in pendenza dei dintorni della stazione impedisse la nascita fuori le mura di un vero e proprio insediamento urbano, come avvenne in tante altre città italiane, a fine anni ’80 vi fu una prima limitata espansione di case soprattutto lungo la via Fiorentina, parallelamente ai binari, ma a un livello altimetrico superiore. Si trattava di una zona individuata dal Comune per l’espansione edilizia, tramite una prima forma di pianificazione (“La questione dei nuovi fabbricati”, *Il Libero Cittadino*, 16 giugno 1889). Vi era infatti bisogno di nuove abitazioni, prima di tutto per ospitare le famiglie dei ferrovieri.

All’inizio degli anni ’90 dell’Ottocento, a Siena le officine ferroviarie costituivano la principale industria cittadina, occupando 336 operai, addetti alle riparazioni delle locomotive e dei veicoli (Maggi, 1994, p. 129 e pp. 185-187). A questo nucleo più cospicuo si dovevano aggiungere i cantonieri della manutenzione linee, i casellanti, il personale di stazione, il personale viaggiante (conduttori e frenatori) e quello di macchina (macchinisti e fuochisti), da poco rientrati poiché la Mediterranea aveva ripristinato nel 1889 il deposito locomotive, soppresso dalla precedente compagnia delle Strade Ferrate Romane otto anni prima. Con quasi 600 dipendenti, l’amministrazione ferroviaria costituiva il maggior datore di lavoro dell’antico centro medioevale, che con l’arrivo della strada ferrata si era trasformato in una vera e propria “città ferroviaria”.

Dopo la costruzione della ferrovia, cominciò un’incessante crescita degli abitanti, come mostra la tabella 2, cui si fece inizialmente fronte aumentando la densità abitativa (a scapito delle condizioni igieniche), con sopraelevazioni e in misura ridotta con nuove costruzioni sulle aree fra Campansi e Porta Ovile, nelle zone limitrofe alla stazione, dove andarono a localizzarsi anche le nascenti industrie cittadine (Bortolotti, 1983, pp. 181-182).

Un po’ più lontano, ma sempre sulla stessa direttrice parallela ai binari, nel 1904 si costituì quella che sarebbe in seguito divenuta la maggiore industria di Siena, cioè l’Istituto sieroterapico e vaccinogeno fondato dal prof. Achille Sclavo a Torre Fiorentina, in una zona che all’epoca si trovava in aperta campagna (Maggi, 2004a, p. 83).

**Tabella 2**  
**Popolazione residente e presente a Siena alle date dei censimenti**

Anno	Popolazione residente	Popolazione presente
1861	32.108	31.345
1871	31.844	33.218
1881	34.071	33.935
1901	37.623	38.665
1911	41.363	41.673
1921	42.930	43.879
1931	45.995	47.688
1941	48.664	49.661
1951	52.566	58.158
1961	61.453	64.415

Fonte: Istituto Centrale di Statistica (1967), pp. 242-243.

Nel primo decennio del Novecento le officine ferroviarie rappresentavano la prima industria senese, la seconda era l'Officina Romei, che lavorava il ferro e svolgeva anche lavori per le ferrovie, che quindi avevano creato un "indotto" per la loro presenza. I ferrovieri erano i lavoratori più numerosi della città, con circa 300 addetti alle officine e altrettanti addetti al servizio dei treni (Maggi, 2005, pp. 101-102). Nel 1918, i ferrovieri a Siena erano diventati 700, e costituivano "una delle maggiori classi d'impiegati se non la maggiore addirittura" (ASS, 1918).

Una decina di anni dopo, fu proprio nei pressi della stazione che si realizzò una delle prime grandi espansioni della città fuori le mura, cioè il quartiere di Ravacciano, raggiunto tramite un alto ponte e nato dallo "sventramento del ghetto", cioè dal risanamento di un quartiere malsano nella parte centrale della città (Fusi-Turrini, 1999).

A Siena, dopo il regio decreto 15 aprile 1926 n° 765, ai sensi del quale la città venne considerata "stazione di soggiorno e turismo", l'amministrazione fu obbligata a compilare un primo piano regolatore. L'art. 20 del decreto recitava infatti: "è obbligatorio per i Comuni dichiarati stazioni di cura, di soggiorno o di turismo, qualunque ne sia la popolazione, attuare un piano regolatore o di ampliamento". Il podestà fece quindi preparare un progetto, appoggiandosi all'ufficio tecnico comunale. La costruzione in corso della nuova stazione ferroviaria di transito, l'edificazione dei quartieri nella periferia all'esterno di Porta Camollia e di Porta Romana, nonché l'avvio del traffico automobilistico, rendevano necessario "aggiornare" la città per donarle un migliore assetto edilizio e stradale (Comune di Siena, 1934, p. 147).



All'esterno della cinta muraria, oltre alla costruzione dei quartieri di Valli a sud e del già citato Ravacciano nei pressi della stazione di testa, l'intervento più importante fu senza dubbio la nuova stazione ferroviaria nella valle del Rilugo, una zona che dovette essere riconfigurata per fare posto al fabbricato viaggiatori e al piano dei binari. I lavori di sterratura iniziarono nel 1931 e i disegni definitivi furono presentati dall'architetto Angiolo Mazzoni nell'agosto 1933.

La nuova stazione, che consentiva di evitare il regresso, una sorta di marcia indietro per i treni che arrivavano da Chiusi e da Grosseto, risultò più "nuova" rispetto ai progetti iniziali, inserendosi in una corrente architettonica lontana dalla monumentalità dei fabbricati delle origini. La stazione, insomma, atterrò "come un'astronave misteriosa in mezzo alle colline" (Nepi, 1997, p. 27), con ampio impiego di mattoni, marmo rosso, travertino, insieme a vetrate e metalli cromati. L'edificio viaggiatori, i binari, il deposito locomotive, vennero ufficialmente inaugurati dal ministro delle comunicazioni Antonio Stefano Benni il 25 novembre 1935 (Maggi, 2005, p. 115).

La stazione concentrò sulla parte a nord-est le aspettative di espansione urbana. Un'espansione che sarebbe stata pianificata negli anni '50, con il nuovo ospedale e alcuni satelliti urbani situati al di là della stazione stessa, la quale nasceva in campagna ma sarebbe stata ben presto inglobata in un agglomerato sempre più esteso, mediante un processo lento ma irreversibile (Maggi, 2011).

## **5. Stazioni e paesi scalo tra Siena e Follonica**

In partenza da Siena, il treno per Grosseto viaggiava sulla ferrovia che andava in Val di Chiana e a Chiusi, incontrando il primo paese medioevale ad Asciano. In questi 32 km furono aperte due stazioni negli anni di fine Ottocento, sviluppando in seguito due paesi scalo: Arbia dal 1° luglio 1884 e Castelnuovo Berardenga dal 1° ottobre 1890.

Arbia, a 10 chilometri da Siena, fu attivata dove in precedenza si trovava un posto di movimento, che interrompeva la tratta a binario unico Siena-Asciano, e che serviva ad attivare la doppia trazione per i treni molto pesanti che salivano a Siena, con una pendenza massima del 14 per mille. L'ubicazione era caratteristica per la presenza in tale luogo del passaggio a livello sulla strada Lauretana per Asciano. Attorno alla stazione, nacque il paese di Arbia Scalo, dove nel 1920 fu realizzata una fornace per la produzione di laterizi, la "Laterizi Arbia", raccordata alla ferrovia. La stazione era nel frattempo diventata punto di attestazione di una ferrovia lignitifera per Bossi sul Monte Luco, a circa 12 km di distanza, con un tracciato a scartamento ridotto di 0,75 metri realizzato lungo il fiume Arbia, che fu operativo fra il 1918 e il 1925 (Mazzini, 1998, p. 49 e p. 34 e *Giovani* 2004/2005).

La stazione di Castelnuovo Berardenga, a 17 km da Siena, che serviva il paese omonimo situato a circa 6 km di distanza, inizialmente si doveva chiamare “Mucigliani”, dal toponimo della galleria situata nei pressi del fabbricato. Dalla cronaca dell’epoca risulta che l’apertura fu ritardata perché mancava la strada comunale di accesso (“La stazione di Castelnuovo Berardenga”, *Il Libero Cittadino*, 31 marzo 1889).

Lo scalo veniva quindi a servire un paese non toccato dalla ferrovia realizzata quasi tre decenni prima, accogliendo una delle tante domande delle comunità locali di avere uno scalo. La presenza della stazione portò a realizzare una fabbrica di laterizi nel 1912, che costruì un binario di raccordo per spedire i prodotti su carri ferroviari. Nel 1913 dava lavoro a un centinaio di operai. Stazione e fabbrica portarono una piccola urbanizzazione, che si accrebbe nel secondo Novecento, creando il paese di Castelnuovo Scalo.

Dopo 15 km da Castelnuovo, si trova Asciano, dove la stazione era stata realizzata nel 1859 a un paio di chilometri dal paese, poiché laddove il binario costeggia il centro abitato la pendenza è del 13 per mille e i treni a vapore, non dotati del freno continuo, avevano problemi a fermarsi e a ripartire. Nel giugno 1939, in seguito all’arrivo delle littorine, fu attivata una fermata in paese, denominata Asciano San Giuseppe e poi Asciano Monte Oliveto Maggiore dall’orario in vigore dal 4 ottobre 1959.

Per 80 anni, gli Ascianesi, pur avendo i binari a poca distanza dalle case, si erano dunque dovuti recare a prendere il treno due chilometri più lontano, nella pianura intorno al fosso Bestina, dove nel 1859 era stata attivata la stazione di Asciano, dalla quale si era deciso di far partire la ferrovia per la Maremma, come diramazione rispetto alla Siena-Chiusi (Maggi, 2004b, p.31).

Oltre Asciano, con una larga curva a destra cominciava la ferrovia per Grosseto, incontrando dopo 8 km la casa cantoniera di Trequanda, aperta al servizio viaggiatori dal 1° luglio 1898, per servire il paese omonimo, situato a 6 km di distanza.

Prendendo come esempio del ruolo territoriale della ferrovia gli anni di inizio Novecento, a circa tre decenni dal completamento, esisteva un importante traffico nella stazione di Monte Amiata, base di smistamento dei prodotti amiatini, in particolare del mercurio delle miniere. Anche la stazione di Torrenieri aveva un consistente movimento di merci: vi si concentravano i prodotti della Val d’Orcia e nel 1878 la ditta Ulisse Crocchi aveva impiantato uno stabilimento per l’estrazione di olio di solfuro dalle sanse di olive, in seguito affiancato da una fornace per la produzione di laterizi, che nel 1915, davano lavoro a oltre 100 operai (ASS, 1915). A San Giovanni d’Asso veniva caricata la lignite di Montelifré, trasportata alla stazione per mezzo di una teleferica, ed esisteva un punto di raccolta per le traversine in legno, tagliate nei vicini boschi; la stazione di Roccastrada si trovava “presso una teleferica lignitifera della Soda Solvay” (Bertarelli, 1923, p. 269), e in seguito divenne un centro di spedizione di

sabbia per vetrerie e di caolino; a Paganico esisteva un altro stabilimento della ditta Crocchi e a Sant'Angelo-Cinigiano negli anni '30 fu costruito un raccordo per prelevare la ghiaia del fiume Orcia, con una serie di raccordi ferroviari Decauville. Nei pressi di Monte Antico, venne realizzato nel 1877 il terminale della ferrovia che raggiungeva la miniera lignitifera di Murlo. La ferrovia fu costruita a scartamento ordinario dalla Società carbonifera di Murlo, poi rilevata dalla Compagnia francese delle miniere di Pienza, per il trasporto del materiale estratto fino alla strada ferrata Asciano-Grosseto. La linea, lunga 22 km, era stata realizzata in modo economico con curve strette di 150 metri di raggio e con pendenze massime del 24 per mille. Si era anche previsto il prolungamento fino alla stazione di Arbia in modo da poter rifornire a prezzi convenienti i depositi di combustibile delle Ferrovie Alta Italia (Esposizione industriale di Milano, 1881, pp. 5-6). In seguito, essendo stata scoperta pietra calcarea per calce e cemento dove si scavava la lignite, la produzione cementizia divenne il principale lavoro per la nuova società che aveva rilevato la miniera dopo il fallimento della precedente, tanto che il cemento di Murlo "era ricercatissimo ed era ritenuto come il migliore tra i cementi italiani" (*La miniera di lignite*, 1907, p. 3).

Gli scali della linea diventarono quindi gradualmente centri di smistamento e di lavorazione delle merci, nonché luoghi di confluenza viaria, perché l'intensificarsi dei trasporti per ferrovia rese ancora più vivo il bisogno delle strade ordinarie. Inoltre, negli edifici ferroviari o nelle immediate vicinanze furono aperti posti di ristoro e osterie, che formarono dei veri e propri nuclei di aggregazione sociale.

Sulla Asciano-Grosseto furono particolarmente numerosi i pubblici esercizi all'interno del fabbricato viaggiatori, per il fatto che non essendovi nel territorio circostante dei borghi già estesi, l'abitato traeva vita proprio dallo scalo ferroviario: nel primo decennio del Novecento esistevano già dei ristoranti presso le stazioni di Asciano, Torrenieri, Monte Amiata, Sant'Angelo-Cinigiano e Montepescali, mentre a Roccastrada e Sticciano erano presenti delle osterie. Il treno consentì anche il moltiplicarsi delle feste paesane, in occasione delle quali venivano allestiti convogli speciali, nonché l'affermazione del turismo termale: con la riapertura dei bagni di Montalceto, dal 1909 venne costruita una fermata sulla linea, attiva in estate da luglio a settembre, per consentire ai viaggiatori di raggiungere la sorgente d'acqua minerale, usufruirne per le cure del corpo, e tornare in giornata nella propria residenza.

Soprattutto dopo la Grande Guerra, intorno alle stazioni cominciarono poi a essere realizzati gruppi di edifici, costituiti da magazzini e rimesse, dalle abitazioni dei ferrovieri, da depositi di minerali o legname, dalle sedi dei consorzi agrari. In seguito, lo sviluppo del commercio e degli spostamenti pendolari richiamò nuovi residenti, determinando la costruzione di diversi fabbricati ad uso abitativo (Sorelli, 1989, p. 162).

Così Paganico, che nella prima metà del XIX secolo era definita da Emanuele Repetti, nel *Dizionario geografico fisico storico della Toscana*, "senza speranza apparente di risorgimento" (Repetti, 1841, p. 21), registrò nel Novecento una crescita

demografica, passando da 487 abitanti nel 1931 a 838 nel 1951 e a 1.152 nel 1961, e vide svilupparsi fuori dalla cerchia muraria nuovi edifici all'esterno delle due porte. Nelle valli circostanti si affermava inoltre la colonizzazione agraria e si cominciava a sfruttare la cava di Pietratonda, oltre ad impiantare un vivaio forestale (Sorelli, 1989, p. 165). Il miglioramento economico di Paganico portò già nel 1926 alla sua costituzione in Comune, prima da solo, poi dal 1928 insieme a Civitella Marittima, formando il municipio di Civitella Paganico, staccato dal Comune di Campagnatico.

Ma ancora più caratteristici sono i casi di Sticciano Scalo, sorto intorno alla stazione lungo la via Senese-Aretina, in corrispondenza dell'incrocio con la strada proveniente dal paese medioevale, e dei due nuovi centri di Montepescali Scalo e Braccagni, nati il primo nei pressi della diramazione ferroviaria e il secondo attorno alla strada Aurelia, oggi completamente integrati in un'unica borgata (Sorelli, 1989, pp. 163-165).

Anche laddove il paese aveva lontane origini medioevali, la presenza della stazione costituì comunque un motivo di richiamo e di immigrazione, come nel caso di San Giovanni d'Asso, che dopo l'apertura della ferrovia registrò un costante incremento della sua popolazione residente, e un'estensione del borgo al di fuori dell'antico castello, nonché nella parte pianeggiante a lato del binario. Significativa è anche l'esistenza in montagna a Castel del Piano della "via della stazione", che, nonostante lo scalo di Monte Amiata fosse distante circa 17 km, diventò a fine Ottocento una delle direttrici di espansione urbana.

Un dato demografico è infine da tenere presente riguardo agli effetti sociali della ferrovia: al censimento del 1871, attuato nel periodo in cui si stava lavorando al completamento della strada ferrata oltre Torrenieri, nei comuni maggiormente interessati dalle opere, cioè Montalcino, Campagnatico e Roccastrada, si registrò un numero di presenti molto superiore a quello dei residenti, che si può supporre dovuto ai manovali e agli operai impegnati a realizzare l'infrastruttura, quasi tutti provenienti da altre zone, a causa della scarsa densità di popolazione nelle campagne vicine: del resto, i costruttori di ferrovie formarono ovunque una massa di persone che si muoveva da un luogo all'altro del paese a seconda delle richieste di manodopera nei vari cantieri aperti.

Spostandosi a nord di Montepescali sulla ferrovia Tirrenica, nell'area delle colline metallifere la presenza del treno diede un forte impulso all'estrazione della pirite e di altri minerali e le stazioni divennero punti di arrivo di raccordi ferroviari, di teleferiche, nonché sedi di magazzini e di impianti di trasformazione: sono emblematici in questo senso – per il tratto analizzato – gli esempi di Giuncarico, Gavorrano e Scarlino.

La stazione di Giuncarico fu attivata il 15 giugno 1892, nello stesso periodo del tratto di ferrovia merci privata per Ribolla, che avviò l'esercizio l'8 luglio successivo.

Nel bacino minerario di Ribolla erano state aperte due cave di lignite nel 1844, ma il trasporto del minerale era difficoltoso e costoso. Dopo l'arrivo della ferrovia Tirrenica, la Società Anonima Stabilimento metallurgico di Piombino, concessionaria delle miniere, finanziò la costruzione di una linea privata a scartamento ordinario lunga complessivamente 11,8 km, che arrivava fino alla miniera di Ribolla, mentre un tratto di 3,8 km a scartamento ridotto raggiungeva la miniera di Tatti, diramandosi dal capolinea di Ribolla. Quest'ultima ferrovia utilizzò fino al 1913 la trazione animale. La ferrovia Giuncarico-Ribolla aumentò l'attività mineraria, passata da 8.156 tonnellate nel 1892 a 19.655 tonnellate l'anno successivo. Sempre nel 1893 sulla ferrovia cominciò anche il trasporto di merci in conto terzi, soprattutto bestiame e prodotti agricoli, utilizzando vagoni della Rete Mediterranea (Betti Carboncini, 1981, pp. 129-131).

La stazione di Gavorrano, che inizialmente si chiamava Potassa, dal nome della piccola frazione dove nel 1864 fu realizzato lo scalo, divenne un capolinea di teleferica.

I primi scavi per la miniera di pirite ferrosa di Gavorrano erano stati realizzati nel 1834, ma divennero importanti dal 1898. L'anno dopo, la miniera produceva 8.000 tonnellate, nel 1930 arrivò a produrne circa 300.000, mentre la miniera di Ravi, dal 1912 concessa alla Società Marchi, produceva alcune decine di migliaia di tonnellate all'anno. Lo sviluppo della miniera di Gavorrano fu dovuto sia alla ricchezza del giacimento, sia alla favorevole posizione geografica, vicina alla ferrovia e al mare. Nel 1912 furono collegati gli impianti di frantumazione della miniera di Gavorrano alla nuova stazione di Scarlino, mentre la società Marchi collegò i suoi impianti della frazione Ravi alla stazione di Gavorrano (Simonetti, 1998, pp. 35-36).

La stazione di Scarlino non esisteva al tempo dell'inaugurazione della ferrovia. La sua origine fu dovuta alla necessità di potenziamento della linea. Una commissione tecnica nominata nel novembre 1887 con il fine di proporre soluzioni per diminuire il ritardo dei treni, aveva stabilito che era necessario raddoppiare l'intero binario fra Civitavecchia e Pisa. La spesa era tuttavia così ingente che si adottò in prima battuta una soluzione di minima, cioè una serie di raddoppi dei binari, creando nuovi posti di movimento. Un raddoppio fu realizzato nel 1899, in prossimità di un passaggio a livello, a 8 km da Gavorrano e 7 km da Follonica, praticamente a metà strada, sotto il paese medioevale di Scarlino (Betti Carboncini, 2001, p. 21). L'anno dopo, il 5 novembre 1900, fu attivata la fermata di Scarlino, abilitata al servizio viaggiatori, bagagli, e merci a grande velocità con peso non eccedente i 100 kg.

Nel 1912, a Scarlino fu realizzato un binario di raccordo con il nuovo cantiere Montecatini, punto di arrivo della teleferica proveniente dalla miniera di Gavorrano. La stazione ebbe un ampio sviluppo di binari, dovuto proprio all'ampliamento della rete di teleferiche, nel 1931 vi era già un fascio di 4 binari per la sosta dei carri, lungo circa 470 metri, sul lato di Grosseto. Intanto era stato attivato il secondo binario di corsa, con il raddoppio della Tirrenica (Betti Carboncini, 2001, p. 25).

La presenza della stazione fu dunque occasione per impiantare una rete di teleferiche, per far arrivare alla ferrovia i minerali estratti nelle colline attorno e nella zona delle "colline metallifere" vicino a Massa Marittima. Anzi, Scarlino Scalo è forse l'esempio principale di quanto la ferrovia sia stata importante per il territorio, dato che vi confluiva una rete di teleferiche così sviluppata da farne uno dei centri più importanti d'Italia per il traffico appunto su teleferica.

I vari tratti di teleferica che portavano minerali dall'interno furono affiancati da un'ulteriore teleferica di 9 km che dalla stazione di Scarlino andava alla rada di Portiglioni, portando il minerale estratto alle navi, che attraccavano al pontile. Iniziati i lavori nel 1916, nel 1919 si poté procedere all'attivazione (Betti Carboncini, 2001, pp. 61-62).

Va ricordato che nel 1930 fu aperta la grande miniera di Niccioleta nell'interno di Massa Marittima e si realizzò una nuova linea di teleferica fra Niccioleta stessa e Scarlino. Il sistema complessivo di teleferiche misurava 44 km di lunghezza, e allacciava alla stazione di Scarlino le più grandi miniere. Parte dei prodotti estratti venivano spediti in treno, altri andavano, ancora in teleferica, all'imbarco di Portiglioni. Al sistema erano addetti circa 300 operai, si lavorava per 24 ore e a Scarlino Scalo transitavano in media circa 5.500 carrelli al giorno. La stazione d'incrocio delle teleferiche provenienti dalle miniere, con la teleferica in partenza per Portiglioni, era denominata "Cantiere di Scarlino", una sorta di centro intermodale *ante litteram*, che consentiva lo scambio di merci fra teleferiche e ferrovia. Le teleferiche stesse rimasero in esercizio fino al 1966-68, eliminate a partire da quella per Portiglioni, e sostituite da autotreni.

Attorno alla stazione di Scarlino, grazie alla concentrazione di impianti e di lavoratori, si edificò a partire dai primi anni del Novecento un vero e proprio centro abitato, cresciuto fino ai giorni nostri con il nome di Scarlino Scalo (Betti Carboncini, 2001). A seguito dello sviluppo manifatturiero e urbanistico, nel maggio 1960 fu ricostituito il Comune di Scarlino, soppresso nel 1834.

Visto che queste terre una volta malariche avevano registrato una crescita industriale grazie ai trasporti, si realizzò un grande stabilimento chimico a poca distanza dalla stazione. A Scarlino fu dunque costruito un nuovo fascio di binari sul lato di Follonica, per il raccordo con la fabbrica del Casone, che avviò l'attività nel dicembre 1962 (Betti Carboncini, 2001, p. 27). Situato in un'area di 50 ettari, lavorava 750.000 tonnellate di pirite provenienti dalla miniera di Gavorrano, nonché da quelle

di Boccheggiano e Niccioleta. Dagli impianti del Casone, uscivano oltre 130.000 tonnellate di acido solforico e 350.000 tonnellate di agglomerato di ferro in pellets, cioè pallottole, impiegate negli altiforni delle fonderie (Simonetti, 1998, pp. 38-39).

## **6. I dati del traffico viaggiatori e merci**

Prendendo come base il 1910, anno in cui cominciavano a manifestarsi gli effetti di riorganizzazione delle ferrovie dopo la statalizzazione, e confrontando le cifre con quelle del 1928 e con quelle del 1932 – dopo la crisi del '29 – si nota una progressiva crescita di traffico passeggeri in due decenni, sintomo di una accresciuta mobilità delle persone, e poi un brusco crollo a seguito della contrazione economica (tabella 3).

Tra le stazioni sul percorso Siena-Follonica, quella caratterizzata dal maggiore movimento era Monte Amiata nel 1910, seguita dalle stazioni di diramazione di Asciano e Montepescali. Aveva un buon traffico anche Torrenieri, denominata all'inizio del Novecento Torrenieri-Montalcino, affinché anche il capoluogo del comune venisse inserito sugli orari ferroviari, che all'epoca erano un importante veicolo di pubblicità per i centri minori.

Nel 1928, quando stavano cominciando a crescere i paesi intorno ad alcuni scali della linea, scendevano i viaggiatori partiti dalla stazione di Monte Amiata, dove l'incremento urbanistico rimase limitato a poche case, mentre crescevano le partenze dai centri in sviluppo: San Giovanni, Torrenieri, Sticciano e Monte Antico, divenuto diramazione per l'apertura della linea per Buonconvento (1927). Scendevano invece Sant'Angelo-Cinigiano, non ancora interessato dall'espansione urbanistica e demografica, che avrebbe fatto crescere il paese di Sant'Angelo Scalo, Paganico e Roccastrada. Salivano tutte le stazioni della ferrovia Tirrenica per effetto della crescita urbana seguita alla sconfitta della malaria e a un primo avvio del turismo, ma soprattutto per lo sfruttamento minerario. Giuncarico e Gavorrano più che raddoppiavano i viaggiatori in partenza, Scarlino aumentava del 50%. Con la crisi del 1929, il traffico scendeva ovunque, in media di oltre il 20%.

**Tabella 3**  
**Numero viaggiatori partiti per stazione**

	1910	1928	1932
Siena	112.553	153.144	120.132
Arbia	2.920	3.170	2.014
Castelnuovo Berardenga	2.708	3.063	1.788
Asciano	15.724	15.926	11.646
Montalceto (casa cantoniera)	511	-	-
Trequanda (casa cantoniera)	1.538	-	-
San Giovanni d'Asso	5.471	6.627	6.050
Torrenieri-Montalcino	9.380	9.673	7.286
Monte Amiata	17.253	15.178	10.985
Sant'Angelo Cinigiano	6.076	4.907	3.295
Monte Antico	2.644	3.254	2.338
Paganico grossetano	7.994	6.489	5.198
Roccastrada	6.210	4.733	3.024
Sticciano	3.807	5.180	2.859
Montepescali	11.243	17.870	11.843
Giuncarico	7.331	16.478	10.319
Gavorrano	6.330	14.769	10.260
Scarlino	5.870	9.987	5.952
Follonica	19.203	32.454	25.125

Fonte: Ferrovie dello Stato (1912), pp. 44-396; Ministero delle Comunicazioni (1929), p. 102 e p. 104; Ministero delle Comunicazioni (1935), pp. 58-59.

Per le merci, sulle quali venivano registrate sia le partenze che gli arrivi, il dato più importante riguarda le tonnellate “a carro completo”, poiché con tale sistema venivano spediti la maggior parte dei prodotti. San Giovanni tra il 1910 e il 1928 diminuì la quantità spedita (a causa dell'abbandono della teleferica per Montelifré); lo stesso *trend* registrò Monte Antico, poiché parte delle merci venivano inviate a Siena con la nuova linea via Buonconvento. Aumentarono invece le spedizioni da tutti gli altri scali del percorso, con incrementi molto forti nelle stazioni della ferrovia Tirrenica: Giuncarico, Gavorrano e Scarlino, dove l'attività mineraria aveva portato un grande sviluppo del traffico ferroviario. Sono significative anche le cifre quasi sempre in crescita delle tonnellate in arrivo, che dimostrano sia un accresciuto consumo di articoli esterni da parte delle comunità locali e quindi un loro inserimento nel mercato nazionale, sia il sorgere nelle vicinanze delle stazioni di attività manifatturiere, che importavano materie prime (tabella 4).



**Tabella 4**  
**Tonnellate merci arrivate e partite a carro completo per stazione**

	Tonnellate spedite	Tonnellate arrivate		
	1910	1928	1910	1928
Siena	20.700	19.889	29.790	12.903
Arbia	1.870	9.470	1.517	2.529
Castelnuovo Berardenga	1.425	3.049	1.203	1.973
Asciano	7.161	20.436	1.123	3.088
San Giovanni d'Asso	4.462	2.690	281	745
Torrenieri-Montalcino	7.668	12.899	4.568	17.132
Monte Amiata	5.561	10.319	6.095	10.836
Sant'Angelo-Cinigiano	3.872	10.350	2.214	3.400
Monte Antico	2.713	1.541	352	552
Paganico grossetano	9.364	11.749	1.226	2.126
Roccastrada	3.976	13.864	927	11.508
Sticciano	1.308	3.365	430	1.565
Montepescali	2.700	3.890	1.433	975
Giuncarico	22.756	87.270	3.123	750
Gavorrano	35.734	85.141	3.801	6.365
Scarlino	1.158	50.010	1.334	7.596
Follonica	6.876	9.512	5.113	7.398

Fonte: Ferrovie dello Stato (1912), pp. 44-396; Ministero delle Comunicazioni (1929), p. 103 e p. 105. Per il 1910, la cifra deriva dalla somma delle tonnellate spedite e arrivate a carro completo a “grande velocità”, “piccola velocità accelerata”, “piccola velocità ordinaria”.

## 7. Follonica “nodo ferroviario”

I primi binari nel golfo di Follonica furono stesi per trasportare la lignite estratta dalle miniere di Montebamboli fino al mare, nella località Carbonifera. Si trattava di una vera e propria “early railway” – secondo la definizione della storiografia britannica – cioè una ferrovia pionieristica, arrivata prima dei grandi collegamenti. Questa linea per trasporto merci, che funzionava con la trazione animale e con la discesa per gravità, lunga 26 km, fu attivata nel 1849 (Maggi, 2003, p. 241-252; Betti Carboncini, 1981, pp. 21-25). Questa ferrovia fu definitivamente abbandonata fra il 1901 e il 1903.

Fin dal Medio Evo, il piccolo centro abitato di Follonica ospitava le fonderie, che – come già detto – furono potenziate dopo il 1830 dal granduca Leopoldo II di Lorena. Lo stabilimento leopoldino, con i suoi manufatti e le sue costruzioni, rappresentò il nucleo di partenza della città. Follonica nacque come “villaggio-fabbrica”, dove operai e tecnici delle fonderie vivevano all’interno dell’opificio, “con

le proprie famiglie, così come tradizionalmente [facevano] gli artigiani: casa e bottega” (Chirici, 1992, p. 49).

Follonica passò dai 26 abitanti del 1833, agli 868 del 1861. Fino al censimento del 1911, però, i residenti e i presenti furono molto distanziati gli uni dagli altri, con una quantità di residenti molto inferiore rispetto a quella dei presenti, visto che il paese risultava inabitabile in estate, mentre l’industria siderurgica richiedeva manodopera (tabella 5).

**Tabella 5**  
**Popolazione residente e presente a Follonica alle date dei censimenti**

<b>Anno</b>	<b>Popolazione residente</b>	<b>Popolazione presente</b>
1861	868	1.640
1871	836	1.771
1881	874	1.276
1901	1.770	1.955
1911	2.171	2.291
1921	3.308	3.319
1931	4.987	5.063
1941	5.603	5.669
1951	7.672	7.712
1961	10.041	9.910

Fonte: Istituto Centrale di Statistica (1967), pp. 244-245.

Dopo l’unità d’Italia le bonifiche furono trascurate e lo stabilimento siderurgico entrò in crisi per l’affermazione del liberismo. La popolazione di Follonica rimase quindi stabile, fino ai primi anni del Novecento, quando si cominciò a usare sistematicamente il chinino, per la profilassi e la cura della malaria, e quando il paese divenne un nodo ferroviario.

Per quanto riguarda la ferrovia, nel 1859 era stato attivato un binario per collegare lo stabilimento siderurgico con il mare, sui cui pontili attraccavano piccoli vascelli per portare i minerali ferrosi dall’Elba alla fonderia di Follonica. Nello stesso periodo, si realizzarono anche i binari Decauville paralleli alla costa, per servire le “serrate”, che erano i depositi di carbone, di minerali e di vari materiali (Saragosa, 1995, pp. 160-162).

Le rotaie erano dunque arrivate in paese prima della ferrovia Tirrenica, che raggiunse il paese soltanto nel 1863. La stazione di Follonica fu costruita fuori dall’abitato, nel punto in cui il binario della Tirrenica lambiva il centro, prima di compiere una curva verso l’interno, dopo aver corso fino a quel punto a breve distanza dal mare.

La stazione si trovava in mezzo alla campagna, a distanza di circa 500 metri dalle fonderie granducali, e rimase a lungo staccata dalla parte urbanizzata, fin quando, qualche decennio dopo, alla Tirrenica si affiancò un'altra ferrovia, il collegamento per Massa Marittima, la principale città vicina, nel cui Comune si trovava la frazione di Follonica.

La società che realizzò il nuovo tronco ferroviario fu costituita nel 1900, con il nome di Società anonima ferrovia Massa Marittima Follonica Porto (FMF). La ferrovia era destinata al trasporto dei passeggeri, ma anche a quello delle merci, soprattutto i minerali estratti nelle "colline metallifere", vicine a Massa. La nuova linea a scartamento ordinario fu aperta al pubblico l'11 dicembre 1902 (Neri, 1987, pp. 51-56).

A questo punto, Follonica era divenuta un nodo ferroviario. Il binario che veniva da Massa passava sotto alla ferrovia principale e arrivava sul lato meridionale della stazione, in un fabbricato apposito della Massa-Follonica. Da questo partiva anche il raccordo per il mare, dove si costruirono un piccolo edificio e due brevi binari per i pontili (Betti Carboncini, 1981, p. 103). Nel 1903, fu costruito un altro tronco ferroviario destinato a collegare lo stabilimento siderurgico, e il regresso della FMF, verso il porto.

Per fare un esempio, nel gennaio 1910 Massa Marittima e Follonica erano collegate tramite 4 corse di andata e ritorno, il percorso veniva effettuato in un tempo variabile fra un'ora e un'ora e 30', con un tempo di percorrenza maggiore nel percorso verso l'interno, in lieve salita (Orario ufficiale delle strade ferrate, gennaio 1910, quadro 50d).

Nei primi quattro decenni del Novecento, Follonica aveva le piene caratteristiche di un nodo ferroviario: "era racchiusa interamente da strade ferrate. Le attuali via Albereta e via Dante, erano sede di due linee ferrate; le attuali via Roma, via Colombo e via Bicocchi, presentavano passaggi a livello con la ferrovia; lungomare correvano binarietti Decauville" (Saragosa, 1995, pp. 161-162). Negli anni '30, per fare posto al nuovo quartiere dei ferrovieri, fu anche deviata via Bicocchi.

Il nodo ferroviario, lo stabilimento siderurgico, i primi bagni estivi, la battaglia contro la malaria fecero raggiungere i 3.308 residenti nel 1921, quando i presenti rilevati erano soltanto 11 di più. In questo periodo arrivò anche il Comune di Follonica, staccando un piccolo territorio dal Comune di Massa Marittima.

Cominciando a intuire lo sviluppo balneare, l'amministrazione comunale sistemò le piazze più significative, a partire dalla terrazza sul mare, piazza Ettore Socci, punto d'incontro tra la via principale del paese, via Felice Cavallotti (oggi via Roma), e il viale Italia che costeggiava il mare, e che fu oggetto di espansione edilizia verso ponente, cioè nella direttrice della stazione.

Nel 1926 si contavano fra le 3.500 e le 4.000 presenze di forestieri nei mesi di luglio e di agosto, per le “bagnature” estive. Prendeva dunque avvio l’organizzazione del tessuto urbano di Follonica per finalità turistiche e veniva approvata una lottizzazione da parte dei proprietari dei terreni, la famiglia Bicocchi, andando a collegare la stazione direttamente al mare e valorizzando così la pineta di ponente, che fu liberata dalle “serrate”. Le case si posizionarono inoltre attorno alla via che congiungeva il centro con la stazione, oggi viale Bicocchi. Dai 3.500 abitanti del 1923, Follonica raggiunse 4.987 residenti nel 1931 e 5.872 nel 1936 (Saragosa, 1995, p. 129).

La Seconda guerra mondiale distrusse l’attrezzatura ferroviaria, con i bombardamenti alleati che danneggiarono la ferrovia per Massa e le mine tedesche che fecero saltare i pontili.

Nel decennio tra la “ricostruzione” e il “miracolo economico”, vi fu un completo cambio di orientamento in Italia. Ne sono testimonianza due delibere del Comune di Follonica, rispettivamente del 1947 e del 1958.

Il 3 luglio '47, l’Amministrazione comunale chiedeva che fosse “ripristinata con la maggiore sollecitudine possibile la ferrovia Massa-Follonica onde poter dare agio alle popolazioni interessate di Follonica, Massa Marittima, Castelnuovo Val di Cecina, Chiusdino ecc. di poterne usufruire sia per i viaggi delle persone che per il trasporto delle merci” (ASCF, 1947).

Quattro anni dopo, alla linea furono tolti i binari, mentre rimasero per anni relitti ferroviari e raccordi urbani.

In una delibera del Consiglio comunale del giugno 1958, si scriveva che:

la cittadina di Follonica è interamente attraversata, nella sua zona centrale, da una striscia di terreno che in passato costituiva la sede ferroviaria della cosiddetta ferrovia Follonica-Porto... sono circa 20 anni che tale tratto non è funzionante e completamente abbandonato... L’Amministrazione sottolinea che allo stato attuale è escluso nella maniera più assoluta che il tratto ferroviario Follonica-Porto possa in nessun modo essere riattivato...

La cittadinanza si è enormemente sviluppata e non è più possibile farla attraversare da treni o locomotive senza intercorrere in gravi pericoli per la pubblica incolumità e per l’igiene dei quartieri attraversati che costituiscono la parte proprio eminentemente turistica. Si cita già gli incidenti in cui trovarono la morte due bambini...

La ferrovia non avrebbe più alcuno scopo in quanto tutta l’area che una volta era adibita a serrate lungomare, è stata interamente costruita, divenendo un centro turistico di prim’ordine.

Tutta la striscia una volta percorsa dalla ferrovia è oggi prevista adibita a strade cittadine nel piano di fabbricazione, a motivo dello sviluppo edile avvenuto nelle aree adiacenti. Oggi per ragioni di necessità e viabilità non è più possibile rinunciare a tale area che del resto costituisce area di passo pubblico per tutti i cittadini che la usano da oltre venti anni (ASCF, 1958).

Dopo aver rappresentato un elemento determinante per la crescita della città, che era letteralmente avvolta dai binari, le vecchie rotaie venivano viste come elemento di disturbo all'espansione urbana e più in specifico alla costruzione di case, simbolo della speculazione edilizia in atto.

## **8. Conclusioni**

La ferrovia ha portato per oltre un secolo un beneficio economico e sociale difficile da stimare, ma sicuramente molto elevato.

Negli archivi comunali dei paesi, rileggendo i documenti conservati e le delibere dei consigli e delle giunte municipali, si può seguire passo dopo passo l'evolversi della società locale e l'arrivo del mercato nazionale. Inoltre, negli archivi e nelle biblioteche locali, si trova una grande quantità di opuscoli dedicati alle richieste e ai progetti di nuovi collegamenti ferroviari, nei decenni a cavallo fra XIX e XX secolo, pochi dei quali furono costruiti, fra questi una ferrovia diretta Siena-Massa Marittima, come proseguimento della Massa-Follonica (Rovida, 2009, pp. 180-201). Alcuni esempi della "ramificazione ferroviaria" trovarono tuttavia attuazione in questo territorio: la ferrovia merci Giuncarico-Ribolla del 1892, la Follonica-Massa Marittima del 1902, la nuova ferrovia lungo le valli dell'Arbia e dell'Ombrone, Siena-Buonconvento-Monte Antico, del 1927. Un altro dei tanti progetti presentati, quello per una ferrovia elettrica da Monte Amiata scalo al paese di Castel del Piano non fu mai realizzato (Maggi, 1996a, pp. 355-359).

In questa area, e in particolare sull'itinerario da e verso la montagna, nacque nel 1913 una delle più antiche imprese di autobus in Italia, la Rama (Rete Automobilistica Maremmana Amiatina) (Maggi, 2013); Benedettelli, 2015). Il pullman arrivava quindi – in tempi pionieristici rispetto ad altri paesi europei – a "integrare" il treno, poi dagli anni '70 del Novecento, grazie al completamento delle nuove infrastrutture stradali veloci, avrebbe iniziato a "sostituire" il treno.

Ma fu soprattutto la motorizzazione di massa, avviata negli anni del "miracolo economico" (1955-1963), a dare una spallata ai vecchi collegamenti ferroviari: automobile e camion sostituivano ferrovie e teleferiche, con una percezione di progresso legato ai mezzi su gomma tanto pervasiva quanto dannosa per l'ambiente e per il futuro.

Il percorso che l'autore di questo saggio faceva da bambino, per viaggiare dalla città dove viveva in una palazzina vicina alla stazione, e raggiungere il mare, durava circa 3 ore, percorrendo tutto l'itinerario descritto Siena-Asciano-Monte Antico-Montepescali-Follonica, con cambio treno in coincidenza a Montepescali e 147 km di tragitto.

Questo viaggio non si può più fare, perché dal settembre 1994 è chiuso il tratto fra Asciano e Monte Antico, percorso soltanto dai convogli turistici del Treno Natura, in servizio dal 1996, e soltanto in poche giornate all'anno, in una zona, la Val d'Orcia, che dal 2004 è entrata nella lista dei siti UNESCO come paesaggio culturale, con la ferrovia "chiusa" al suo interno.

Oggi, con le strade a 4 corsie, il viaggio Siena-Follonica dura in automobile 1 h 25' percorrendo i 123 km del collegamento veloce. In treno (sempre se ci sono coincidenze favorevoli, e quindi di rado durante la giornata), il viaggio dura circa 3 ore, percorrendo 120 km, perché l'itinerario è soltanto quello più breve, via Buonconvento, lungo la ferrovia inaugurata nel 1927.

C'è qualcosa che non va! Il viaggio in automobile è molto migliorato, quello in treno è addirittura peggiorato in mezzo secolo: si impiega lo stesso tempo per percorrere 27 km meno!

I paesi scalo sul percorso e i dintorni delle stazioni di Siena e di Follonica sono tuttora "testimoni fisici" dell'importanza del treno nello sviluppo di oltre un secolo.

### **Fonti di archivio**

- ASPS, 1872: Archivio storico dell'Amministrazione provinciale di Siena, categoria VII, filza 33, fasc. "Strada ferrata Asciano-Grosseto. Inaugurazione".
- ASS, 1918: Archivio di Stato di Siena, Gabinetto Prefettura, busta 91, fasc. "Oggetti diversi".
- ASS, 1915: Archivio di Stato di Siena, Gabinetto Prefettura, filza 149, fasc. "Personale dipendente dal ministero dei Lavori Pubblici".
- ASCF, 1947: Archivio storico comunale di Follonica, Registro deliberazioni della giunta n. 7, Delibera della Giunta municipale, 3 luglio 1947.
- ASCF, 1958: Archivio storico comunale di Follonica, Repertorio pubblicazioni – affissioni di giunta e consiglio 1953-1959, Delibera del consiglio comunale n° 107, 21 giugno 1958.

### **Bibliografia**

- Atti del Regio governo della Toscana dall'11 maggio al 31 dicembre 1859 raccolti per ordine cronologico, 1860. Stamperia Reale, Firenze.
- Benedettelli, Laura, 2015. La Rama 1913-2013: territorio e vie di comunicazione in una realtà in mutamento. Rama-Isgrec, Grosseto.
- Bertarelli, Luigi Vittorio, 1923. Guida d'Italia del Touring Club Italiano, Italia Centrale, vol. 3, Territorio a ovest della linea ferroviaria Firenze-Arezzo-Perugia-Foligno-Terni-Roma. Milano.

- Betti Carboncini, Adriano, 1981. *Ferrovie e miniere in Toscana. Linee secondarie e industriali in Maremma e nell'Isola d'Elba*. Albertelli, Parma.
- \_\_\_\_\_, 1998. *La Maremmana. Storia della ferrovia Roma-Pisa dalle origini ai giorni nostri*. Calosci, Cortona.
- \_\_\_\_\_, 2001. *Scarolino Scalo. Teleferiche minerarie della Montecatini in Maremma. Storia e influenza esercitata sui fatti umani*. Calosci, Cortona.
- Bloch, Marc, 1969. *Apologia della storia o mestiere di storico*. Einaudi, Torino.
- Bortolotti, Lando, 1983. *Le città nella storia d'Italia: Siena*. Laterza, Roma-Bari.
- Chirici, Alfeo, 1992. *Storia di Follonica. Un golfo un territorio*. TracceEdizioni, Follonica.
- Comune di Siena, 1934. *L'attività dell'amministrazione podestarile dall'anno V al XII E.F. (1927-1934)*. Stab. d'Arti grafiche San Bernardino, Siena.
- Cori, Berardo, 1962. *La ferrovia Pisa-Roma. Studio geografico*. Libreria Goliardica, Pisa.
- Criteri e norme per la profilassi e cura della malaria adottati nelle Ferrovie dello Stato e risultati statistici ottenuti nel quinquennio 1906-1910, 1911 Roma.
- De Stefani, Alberto, 1925. *L'azione dello Stato italiano per le opere pubbliche (1862-1924)*. Libreria dello Stato, Roma.
- Esposizione industriale di Milano, 1881. *Miniere carbonifere di Murlo. Provincia di Siena*. Siena, Tip. Sordomuti.
- Fabbi, G. (medico), 1912. "La lotta contro la malaria nelle strade ferrate italiane", *Rivista Tecnica delle Ferrovie Italiane*, giugno, vol. 1, n° 6.
- Ferrovie dello Stato. Servizio Centrale I (Ufficio Statistica), 1912. *Statistica dell'esercizio anno 1910, parte I, Statistica generale, e parte II, Statistica del traffico*. Tip. naz. G. Bertero, Roma.
- Fusi, Francesco e Turrini, Patrizia (a cura di) (1999). *Salicotto com'era: il plastico del quartiere e il risanamento edilizio negli anni '30*. Il Leccio, Siena.
- Giovani, Annalisa (anno accademico 2004/2005). *Architettura ferroviaria in Toscana. Le piccole stazioni dell'anello senese*, relatore prof. Luca Quattrocchi, Facoltà di Lettere e Filosofia.
- Giuntini, Andrea, 1985. "Speculazione e strade ferrate nella Toscana granducale: il caso della Ferdinanda Maremmana (1845-1847)", *Bollettino della Società Storica Maremmana*, n° 49.
- Istituto Centrale di Statistica, 1967. *Popolazione residente e presente dei Comuni ai censimenti dal 1861 al 1961*. Roma.
- \_\_\_\_\_, 1985. *Popolazione residente e presente dei comuni. Censimenti dal 1861 al 1981*. Roma.
- La Toscana dal Granducato alla Regione. Atlante delle variazioni amministrative territoriali dal 1790 al 1990*, 1992. Firenze-Venezia, Giunta regionale-Marsilio.
- Lungonelli, Michele, 1981. *Le miniere dell'Amiata nella seconda metà dell'Ottocento*, en Pazzagli, Carlo (a cura di), *Davide Lazzaretti e il Monte Amiata*, Nuova Guaraldi, Firenze.
- Maggi, Stefano, 1994. *Dalla città allo Stato nazionale. Ferrovie e modernizzazione a Siena tra Risorgimento e fascismo*. Giuffrè, Milano.

- \_\_\_\_\_, 1996a. “Un treno per l’Amiata. Progetti ferroviari per i paesi della montagna tra fine Ottocento e inizio Novecento”, *Bullettino Senese di Storia Patria*, CIII.
- \_\_\_\_\_, 1996b. *La ferrovia per la Maremma (1859-1994)*. Con la nuova edizione del *Viaggio in strada ferrata da Asciano a Grosseto* di G. Losi. Nuova Immagine, Siena.
- \_\_\_\_\_, 2003. “An early railway in Tuscany: Follonica-Montebamboli”, in Lewis, M.J.T. (a cura di), *Early Railways 2. Papers from the Second International Early Railways Conference*, The Newcomen Society, London.
- \_\_\_\_\_, (a cura di) 2004a. *Cittadella della scienza. L’Istituto Sclavo a Siena nei cento anni della sua storia*. Angeli, Milano.
- \_\_\_\_\_, (a cura di) 2004b. *Viaggio sul Treno Natura. Guida storico-paesaggistica con otto itinerari escursionistici*. Nuova Immagine, Siena.
- \_\_\_\_\_, 2005. “Binario moribondo. Il treno e le autolinee”, in *Tra innovazione e conservazione. Infrastrutture e servizi a Siena nel Novecento*. Atti del convegno 13 novembre 2004. Protagon Editori, Siena.
- \_\_\_\_\_, 2009. *Storia dei trasporti in Italia*. Il Mulino, Bologna.
- \_\_\_\_\_, 2011. *Il Piano regolatore di Siena del 1956. Alle origini della città fuori le mura*. Protagon, Siena.
- \_\_\_\_\_, 2013. *I trasporti in provincia di Grosseto. Studi per i cento anni della Rama. 1913-2013*. Nerbini, Firenze.
- Maggi, Stefano e Giovani, Annalisa 2005. *Muoversi in Toscana. Ferrovie e trasporti dal Granducato alla Regione*. Il Mulino, Bologna.
- Mazzini, don Savino, 1998. *Arbia dal vapore al paese*. Cantagalli, Siena.
- Ministero delle Comunicazioni. *Amministrazione delle Ferrovie dello Stato (1929)*. *Traffico viaggiatori e merci diviso per stazione anno 1928*. Istituto Poligrafico dello Stato, Roma.
- \_\_\_\_\_, 1935. *Traffico viaggiatori diviso per stazione anno 1932*. Istituto Poligrafico dello Stato, Roma.
- Nepi, Carlo, 1997. “La forma urbana”, in Barzanti, Roberto, Catoni, Giuliano e De Gregorio, Mario (a cura di), *Storia di Siena*, vol. III, *L’età contemporanea*, Alsaba, Siena.
- Neri, Maurizio (1987). *Dalle colline metallifere al mare. La ferrovia Massa Marittima-Follonica Porto*. Calosci, Cortona.
- Nicolosi, Carlo Alberto, 1910. *Il litorale maremmano (Grosseto-Orbetello)*, Istituto italiano d’arti grafiche, Bergamo.
- Nobili, Mario e Camerani, Sergio (a cura di), 1953. *Carteggi di Bettino Ricasoli*, vol. VI. Istituto storico italiano per l’età moderna e contemporanea, Roma.
- Orario ufficiale delle strade ferrate, delle tramvie, della navigazione e delle messaggerie postali del Regno d’Italia*, compilato a cura della Direzione generale delle Ferrovie dello Stato (gennaio 1910). Fratelli Pozzo editori, Torino.
- Pesendorfer, Franz (a cura di), 1987. *Il governo di famiglia in Toscana. Le memorie del granduca Leopoldo II di Lorena (1824-1859)*. Sansoni, Firenze.
- Repetti, Emanuele, 1841. *Dizionario geografico fisico storico della Toscana: contenente la descrizione di tutti i luoghi del Granducato, Ducato di Lucca, Garfagnana e Lunigiana*, vol. IV, A. Tofani, Firenze.



- Ricchi, Teobaldo, 1900. Nuova profilassi della malaria. Tip. Gamberini e Parmeggiani, Bologna.
- Rombai, Leonardo e Tognarini, Ivan, 1986. Follonica e la sua industria del ferro. Storia e beni culturali. All'Insegna del Giglio, Firenze.
- Rovida, Maria Antonietta, 2009. "Tra paesaggio agrario e paesaggio industriale: le risposte dell'architettura alle trasformazioni del territorio fra le due guerre", in Orlandini, Alessandro (a cura di), Tra innovazione e conservazione. Il territorio senese e la città del Novecento. Protagon, Siena.
- Salvestrini, Arnaldo (a cura di), 1976. C. Cavour, Le strade ferrate in Italia. La Nuova Italia, Firenze.
- Saragosa, Claudio, 1995. Follonica e il suo territorio. Memoria e rinascita di un paesaggio. Follonica, Editrice Leopoldo II.
- Simmons, Jack, 1986. The railway in town and country 1830-1914. David and Charles, London.
- Simonetti, Piero, 1998. La miniera di Gavorrano. La sua storia attraverso fatti, paesaggi e drammi umani. "Il mio Amico", Roccastrada.
- Sorelli, Marco, 1989. "L'evoluzione degli insediamenti maremmani tra la metà del Settecento e gli anni Cinquanta del Novecento", in La Maremma grossetana tra il '700 e il '900. Trasformazioni economiche e mutamenti sociali, vol. II, Labirinto Editrice, Città di Castello.
- Torelli, Luigi, 1882. Carta della malaria dell'Italia illustrata da Luigi Torelli. Pellas, Firenze.
- Tozzi, Federigo, 1977. Con gli occhi chiusi. Curcio, Roma.

**Mapa ferroviaria della Toscana nel 1885. Le ferrovie tra Siena e Follonica erano gestite dalla Rete Mediterranea.**

