

Quando si viaggiava con il treno a vapore

Storia della Ferrovia Centrale Toscana

Fino ad oggi, quando si è parlato di storia di Asciano non è mai capitato di prendere in considerazione quella della rete ferroviaria che lo riguarda e che, in certi periodi della storia recente, è stata un'importante struttura di comunicazione. Se come come può capitare, ci si lascia prendere dalla curiosità e si effettua una ricerca, le notizie che emergono risultano piuttosto interessanti e permettono di capire quanto, ancora oggi, sia importante questo mezzo di comunicazione per il territorio a sud di Siena.

Partendo dall'inizio della storia, due cose balzano subito agli occhi:

- ◆ il tratto Siena Chiusi, è parte di quella che, nella seconda metà dell'Ottocento, era conosciuta come la **Ferrovia Centrale Toscana** ed era l'unica linea che dal Nord Italia permetteva di raggiungere Roma, passando da Firenze;
- ◆ la costruzione di questa importante struttura fu finanziata con **capitali privati, prevalentemente di origine senese**. Solo dopo molti anni, questo tratto ferroviario entrò a far parte delle **Ferrovie dello Stato**, poco dopo la loro nascita come azienda nazionale.

La sua realizzazione fu, per quel tempo, piuttosto veloce, nonostante alcune grosse difficoltà incontrate lungo il percorso, come la galleria di Montarioso che, una volta terminata, risultò in assoluto la più lunga galleria d'Italia per un lungo periodo.

La graduale entrata in funzione della nuova linea è riassunta qui sotto:

anno di attivazione	giorno di apertura	da	a	lunghezza km
1849	14 ottobre	Empoli	Siena	64 km
1859	19 settembre	Siena	Sinalunga	58 km
1860	29 ottobre	Sinalunga	Torrifa	7 km
1861	20 ottobre	Torrifa	Salarco	6 km
1862	24 luglio	Salarco	Chiusi	20 km
1862	15 dicembre	Chiusi	Ficulle	16 km
1865	27 dicembre	Ficulle	Orvieto	23 km
1874(*)	10 marzo	Orvieto	Orte	42 km

(*) Tratto realizzato dalle Ferrovie Romane dopo assorbimento Ferrovia Centrale Toscana

La **Ferrovia Centrale Toscana**, fu la seconda realizzazione effettuata nel Granducato, dopo la costruzione della **Leopolda**, che collegò Firenze a Pisa e Livorno, inaugurata solo qualche anno prima.

Il merito di aver pensato, progettato e finanziato questa nuova struttura di comunicazione, fu di **tre illustri personaggi, piuttosto eclettici in termini di interessi personali**:

- ◆ **Luigi Serristori:** fiorentino di nobile casato che per quattro anni fu Governatore Granducale di Siena;
- ◆ **Policarpo Bandini:** farmacista e politico senese che promosse e garantì il finanziamento dell'opera, oltre alla costituzione della società che la realizzò;
- ◆ **Giuseppe Pianigiani:** ingegnere senese che, a titolo gratuito, si impegnò a progettare la linea ferroviaria e a seguirne i lavori.

La vita di ognuno di questi tre personaggi meriterebbe una lunga trattazione, ma qui intendiamo limitarci alla sola storia della ferrovia. **Il tratto Siena-Empoli** e il suo raccordo con la ferrovia Leopolda in quella stazione, fu **inaugurato il 14 Ottobre 1849** con il primo treno partito dalla stazione provvisoria di Siena collocata all'ingresso nord della galleria di Montarioso, non ancora terminata.

Solo il 18 Settembre del 1850 fu resa percorribile la suddetta galleria, permettendo al treno di raggiungere la già realizzata stazione terminale di Siena. Stazione posta a ridosso delle mura cittadine, più precisamente al termine dell'**attuale viale Mazzini**, allora inesistente, accanto al **varco appositamente realizzato nelle mura e oggi denominato: Le Lupe**.

Colui che aveva progettato e garantito la realizzazione dell'intera opera: **il Pianigiani, fece appena in tempo a vedere la sua opera compiuta, morendo a soli 45 anni**, il mese successivo.

Pochi mesi dopo aver terminato questa prima tratta, la società costruttrice ottenne la concessione per realizzare la seconda tratta verso la Valdichiana e il successivo raggiungimento di Roma, andando a congiungersi, nei pressi di Orte, con la linea che da Foligno raggiungeva la nuova Capitale d'Italia.

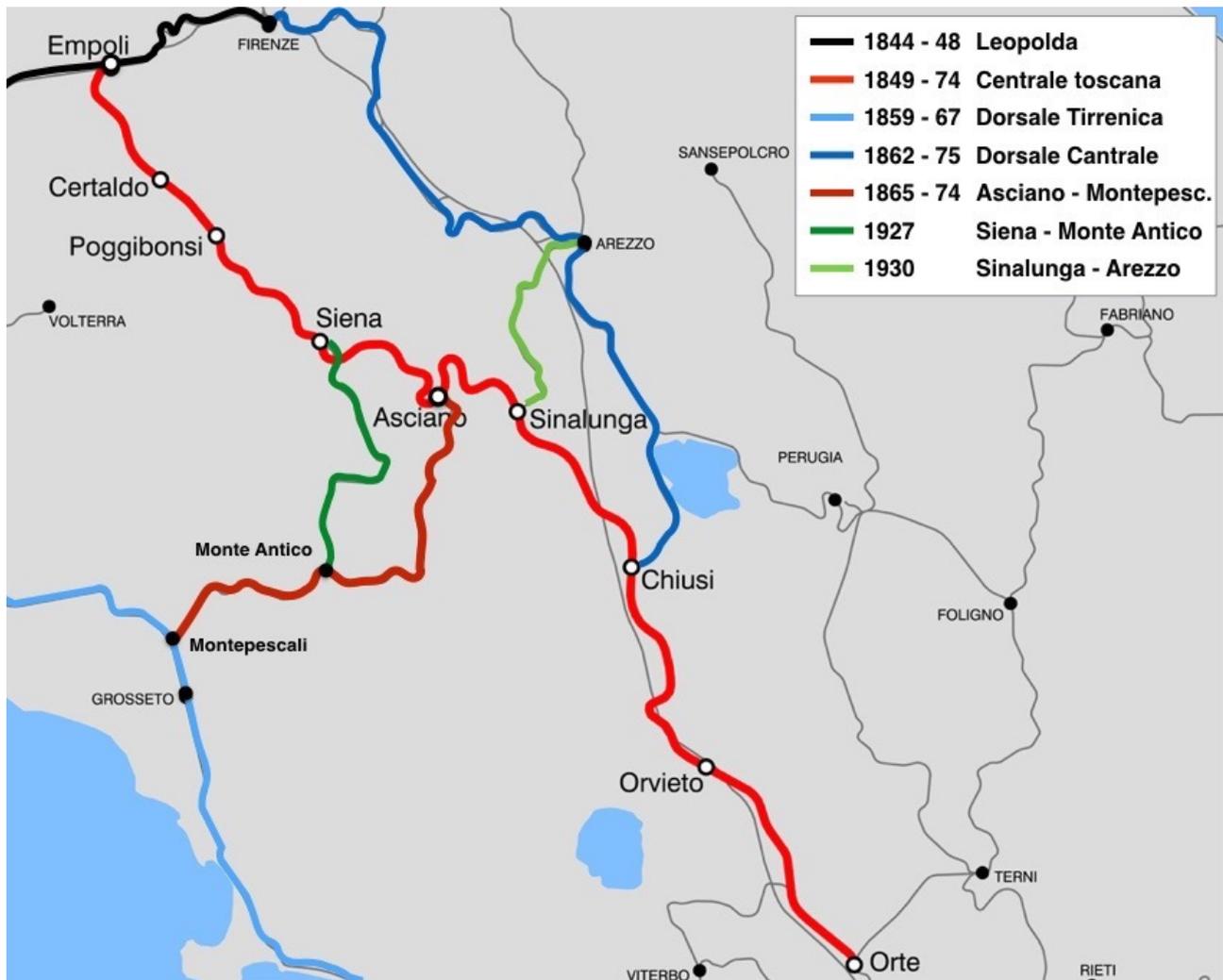
Comincia così la seconda parte dell'avventura intrapresa dalla società senese della **Ferrovia Centrale Toscana**. Solo 10 anni dopo l'apertura della Siena Empoli venne inaugurato il tratto più complicato di tutto il tracciato ferroviario: quello **da Siena a Sinalunga**, che attraverso l'instabile e morfologicamente tormentato territorio delle Crete, collegava, per la prima volta, la fertile Valdichiana alle città di Siena e Firenze. Negli anni immediatamente successivi, la nuova ferrovia arrivò fino a **Chiusi** e poi a **Ficulle**, località che a quel tempo, forse apparteneva ancora allo Stato Pontificio. Solo tre anni dopo, **nel 1865**, la ferrovia venne prolungata fino ad **Orvieto**.

Nel frattempo era però cambiato il contesto istituzionale locale, infatti, **il 17 Marzo 1861 era stata proclamata l'unità d'Italia**, che comprendeva anche il Granducato di Toscana. Successivamente con la **legge n. 2272 del 14 maggio 1865**, che riordinava l'assetto ferroviario sul territorio italiano, la Società per la Ferrovia Centrale Toscana fu incorporata nella **Società per le Strade Ferrate Romane**. Quest'ultima, oltre ad assumere la gestione dell'intera linea ferroviaria, si occupò del **completamento del tracciato fino a Orte solo nel 1874**, oltre alla derivazione che da Asciano avrebbe dovuto portare a Grosseto.

Qui comincia un'altra storia, anch'essa piena di vicissitudini. Infatti, come si può constatare dal prospetto sottostante, la sua realizzazione iniziò nel 1865 con il tratto da Asciano a Torrenieri,

anno di attivazione	giorno di apertura	da	a	lunghezza km
1865	11 maggio	Asciano	Torrenieri	21 km
1871	14 agosto	Torrenieri	Monte Amiata	13 km
1872	27 maggio	Monte Amiata	Monte Antico	7 km
1872	?	Monte Antico	Montepescali	33 km
1864	Ferrovia Tirrenica	Montepescali	Grosseto	12 km

percorrendo in prevalenza la valle dell'Asso, ma terminò solo nel 1872 con la congiunzione alla Dorsale Tirrenica in prossimità della stazione di Monte Antico.

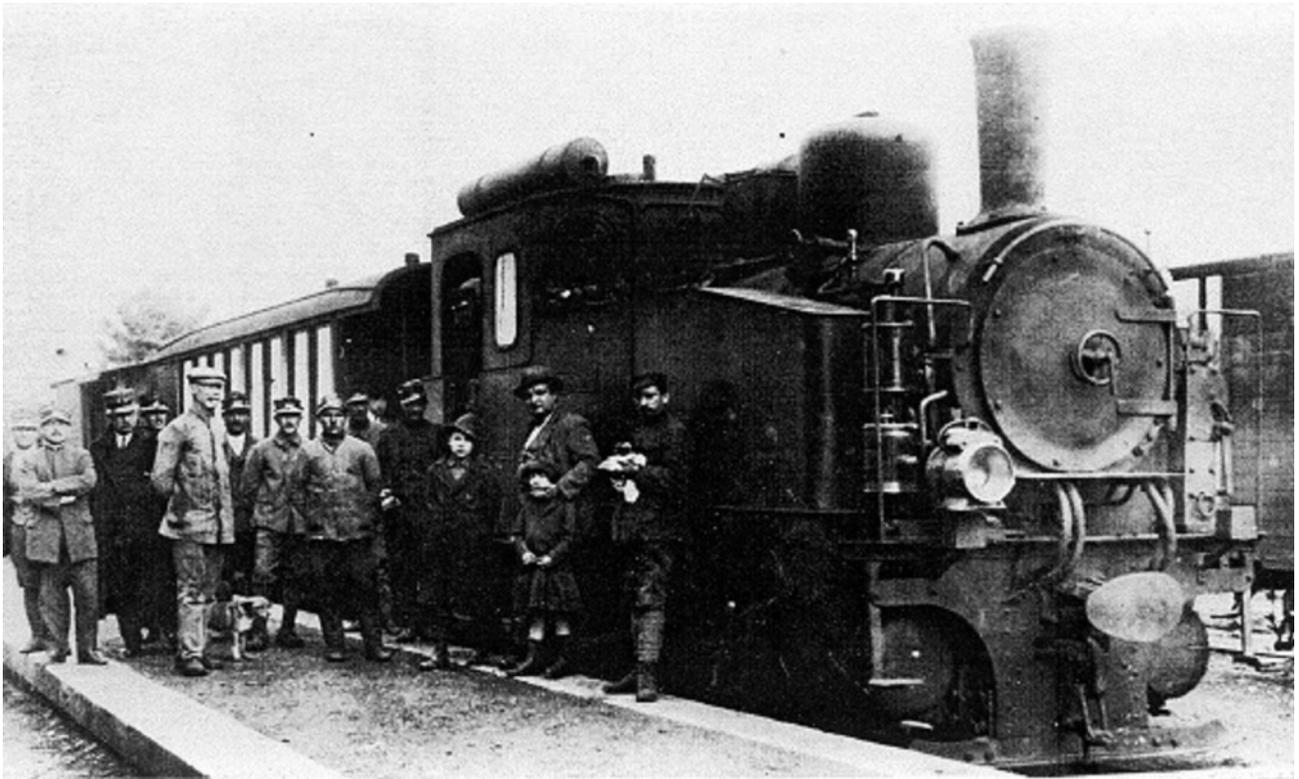


Per alcuni anni la **Ferrovia Centrale Toscana** ebbe notevole importanza come unico collegamento ferroviario tra Roma ed il nord Italia, ma fu ridotta presto ad un ambito d'interesse locale, a causa dell'apertura delle due Dorsali: Centrale e Tirrenica, attorno alla metà degli anni Settanta dell'Ottocento.

Da un punto di vista societario, la **Ferrovia Centrale Toscana** seguì le vicissitudini delle linee gestite dalle **Ferrovie Romane**, venendo riscattata dallo Stato italiano ed entrando operativamente nell'**Amministrazione delle Ferrovie dello Stato nel 1905**.

A questo ormai consolidato assetto ferroviario, nella **prima metà del Novecento** si aggiunsero tre nuovi tratti, tutti realizzati su iniziativa privata e la costruzione della nuova stazione di Siena:

anno di attivazione	giorno di apertura	da	a	lunghezza km
1917	28 giugno	Montepulciano	Fontago	14,5 km
1927	30 maggio	Siena M.Rossa	Monte Antico	55 km
1930	3 settembre	Arezzo	Sinalunga	40 km
1935	25 novembre	Stazione passante di Siena		- 2,5 km



Uno dei convogli usati sulla Montepulciano-Fontago

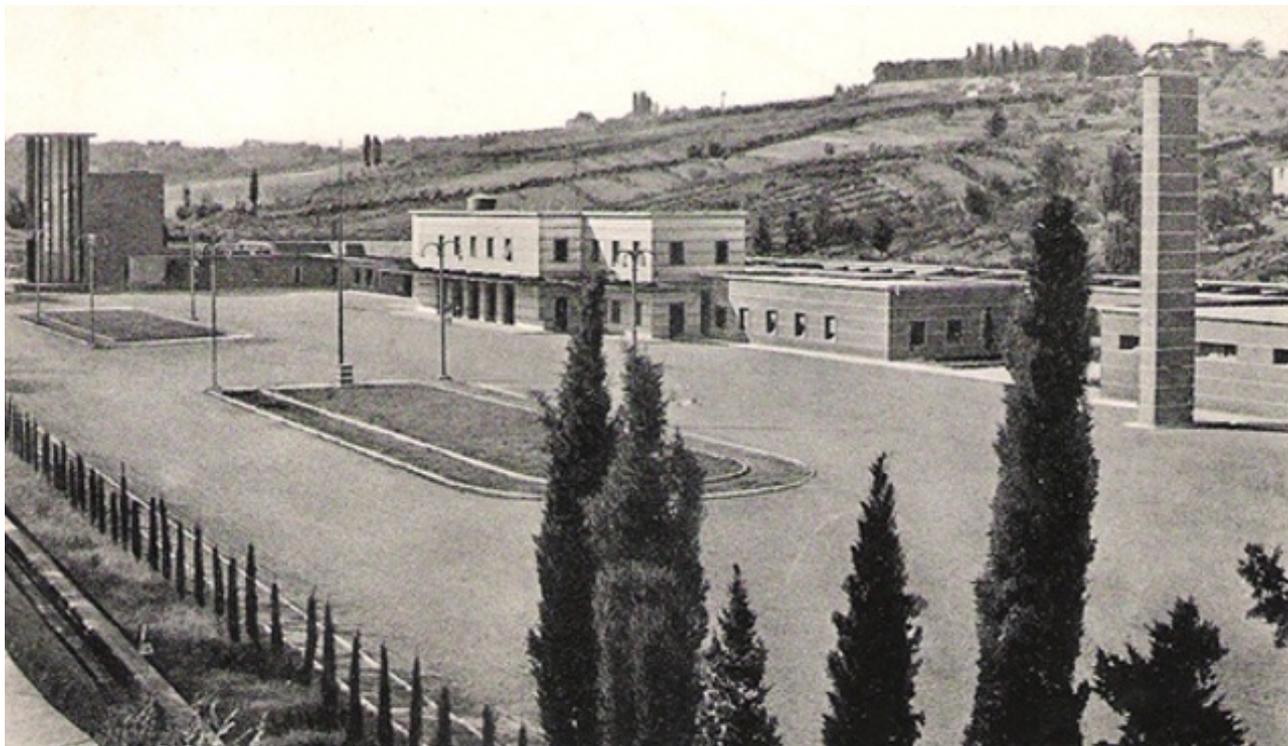
Inizialmente il suo tracciato terminava alla stazione di Arezzo Pesciola, ma due anni dopo la sua apertura, il tracciato venne esteso e raccordato con la stazione di Arezzo FS.

La **riconversione da Stazione Terminale a Stazione Passante del nodo di Siena**, con la costruzione della nuova struttura lontano dalle vecchie mura della città. Il consapevole limite di una stazione terminale che comportava uno snodo a valle per direzionare i convogli verso Firenze o verso Chiusi e Grosseto, con il conseguente allungamento dei tempi di percorrenza e dei maggiori costi gestionali, furono certamente alla base dell'idea di costruire una nuova stazione di tipo passante a valle di quella esistente. La discussione sul nuovo progetto fu lunga e molto combattuta. La sua costruzione in uno stile essenziale molto criticato in origine, sembra averne



preservato la sobrietà e la funzionalità nel tempo e la sua lontananza dalla città reale si è lentamente dissolta.

A conclusione di questa carrellata storica sulle ferrovie del senese e dintorni, affiora con una certa



amarezza, per come, ancora una volta, importanti e infrastrutture di comunicazione che potevano contribuire allo sviluppo di territori senesi siano state ridotte ad una funzione meramente locale. Strutture marginalizzate rispetto a un disegno di sviluppo comunicazionale che è stato fortemente condizionato da scelte politiche a favore dei territori aretini, nella manifesta incapacità degli amministratori locali che, con il loro malcelato senso di superiorità rispetto a queste problematiche, non hanno certamente fatto gli interessi delle loro collettività.

Giorgio Romi

ultimo aggiornamento: 27 Settembre 2019

1918 - Stazione di Asciano

