

Ferrovia Siena-Grosseto e Treno Natura.
Corridoio toscano di mobilità sostenibile
di Stefano Maggi (Università degli studi di Siena)

Costruite in gran parte fra il 1849 e il 1872, le ferrovie di Siena furono progettate e realizzate in un periodo pionieristico rispetto alle rimanenti zone italiane, per opera di un gruppo di cittadini che credevano fermamente nel progresso portato dalle strade ferrate, *“per uniformarsi ai nuovi bisogni dalla umana industria generati”* – come si scrisse all’epoca.

Proprio con questi ideali venne costruita tra il 1845 e il 1849 la linea ferroviaria Siena-Empoli, seguita dal proseguimento in Val di Chiana, iniziato nel 1854 e arrivato fino a Chiusi nel 1862 e fino a Orvieto nel 1865, quando ormai era compiuta l’unità d’Italia. Una vicenda travagliata ebbe poi la linea Asciano-Grosseto, realizzata tra il 1860 e il 1872.

La costruzione della ferrovia Siena-Buonconvento-Monte Antico fu invece molto posteriore. Tale linea venne pensata all’inizio del Novecento come primo tratto di un collegamento Siena-Viterbo-Roma. Cominciata poco prima della Grande Guerra, la Siena-Monte Antico fu completata nel 1927, utilizzando sul tronco tra La Befana e Monte Antico il tracciato della vecchia ferrovia della miniera di Murlo, realizzata nel 1877 per trasportare il minerale estratto alla stazione di Monte Antico.

La linea ferroviaria venne 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.

Soltanto nel 1980 è stata interamente riaperta, garantendo il collegamento più breve tra Firenze e Grosseto, e relegando in un ruolo residuale il vecchio itinerario per Asciano, Monte Amiata, Monte Antico che nel corso degli anni ‘80 ha perso gradualmente traffico, fino a essere chiuso all’esercizio ordinario il 24 settembre 1994.

Questo tratto di 52 km da Asciano a Monte Antico si è finora salvato dalla soppressione per la presenza degli allora innovativi servizi turistici del Treno Natura, realizzati a partire dal 1996 grazie alla Provincia di Siena e all'associazione di volontariato Ferrovia Val d'Orcia.

Purtroppo, però, il treno delle ferrovie secondarie sembra ancora relegato agli estremi margini del trasporto e sembra inoltre che non vi siano idee valide per un suo nuovo ruolo, che pure è in genere possibile prendendo a modello le esperienze italiane dell'Alto Adige ed estere di vari paesi europei.

Per valorizzare le ferrovie "di campagna", è necessario riflettere sul loro rapporto con il territorio attorno, un rapporto che è stato a lungo trascurato, portando il treno in una situazione di estraneità rispetto ai potenziali utilizzatori e determinando così i fenomeni che sono sotto gli occhi di tutti: dal mancato coordinamento del servizio dei treni con quello di autobus e pullman, alla mancata consapevolezza che con la ferrovia si potrebbero acquisire nuove quote di traffico qualora fosse offerto un servizio più efficace rispetto a quello attuale, raccordato con sentieri, piste ciclabili.

In breve, va costruita una rete di mobilità dolce incentrata sulla ferrovia e devono essere rimessi collegamenti veloci con lo snodo Alta Velocità di Firenze.

Il concetto che non è ancora stato recepito è che occorre attivare una rete di trasporto pubblico da promuovere con adeguate forme di réclame (soprattutto la sensibilizzazione ambientale) e di sconti tariffari: è questa l'unica via per rilanciare i mezzi collettivi rispetto al dilagare della motorizzazione privata.

Va quindi riconsiderato il rapporto delle ferrovie con il contesto in cui sono inserite, e questo sia a livello di pianificazione delle infrastrutture, sia a livello di programmazione del servizio.

Le ferrovie a sud di Siena sono illuminanti sulla situazione di abbandono, in particolare la linea verso Grosseto, sulla quale treni e pullman non sono coordinati, e dove manca una qualsiasi

promozione dei collegamenti per il mare che potrebbero portare un significativo incremento di utenza.

Finora è mancata – persino negli studi di settore – una proposta concreta per una nuova utilizzazione del treno Siena-Grosseto, a servizio della domanda di utenza pendolare, occasionale e turistica.

La storia ci viene in aiuto con alcuni esempi di come il collegamento attraverso la valle dell’Ombrone sia stato importante e oggetto di attenzione a livello regionale, fin dal 1939, quando vi fu attivato un innovativo servizio veloce con le littorine, che con due coppie di corse percorreva il tratto Firenze-Grosseto in 3h 10’. Dopo la riapertura della ferrovia fra Siena e Buonconvento nel 1980, fu istituito un servizio Firenze-Orbetello via Siena, che aveva una percorrenza minima di 2h 41’ tra Firenze e Grosseto. Si trattava di 3 coppie di treni, una della quali era denominata “Freccia dell’Argentario”.

Oggi, invece, si va direttamente da Grosseto a Firenze, ma non da Firenze a Grosseto (salvo un collegamento Firenze-Grosseto festivo). C’è qualcosa che non va nella programmazione dei servizi, che è compito della Regione, ma c’è anche un disinteresse da parte di Province e Comuni, che in gran parte – ignorando le buone pratiche su questo tema – non hanno capito il beneficio della ferrovia per la valorizzazione del territorio.

Immagine seguente: l’anello del Treno Natura.

