



Citation: C. Berti (2021). Una ferrovia rimasta sulla carta. La transappenninica tra Arezzo e la Romagna tra geografia, storia e progetti. *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 4(1): 73-93. doi: 10.36253/bsgi-1301

Copyright: © 2021 C. Berti. This is an open access, peer-reviewed article published by Firenze University Press (<http://www.fupress.com/bsgi>) and distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.

Data Availability Statement: All relevant data are within the paper and its Supporting Information files.

Competing Interests: The Author(s) declare(s) no conflict of interest.

Una ferrovia rimasta sulla carta. La transappenninica tra Arezzo e la Romagna tra geografia, storia e progetti

A railway left on paper. The trans-Appennine line between Arezzo and Romagna

CAMILLO BERTI

Dipartimento di Storia, Archeologia, Geografia, Arte e Spettacolo, Università degli Studi di Firenze, Italia

E-mail: camillo.berti@unifi.it

Abstract. The “heroic era” of the railways in Italy was marked by a spread, in the territory between Tuscany, Romagna, Umbria and Marche, of projects for the construction of trans-Appennine railways. Every one of these was strenuously supported by administrations and politicians, who were convinced that the new lines would bring great benefits to the local communities. After a lively debate, the Faenza-Florence line was chosen on the basis of orographic, technical and economic considerations and this was the only one actually built. This paper aims to analyse the history of the projects for trans-Appennine lines between Arezzo and Romagna. The main sources of the research are the various railway projects that have remained on paper, local publications and parliamentary acts.

Keywords: history of transport, Tuscany, historical geography, railways.

Riassunto. L'epoca “eroica” delle ferrovie vide il proliferare, nel territorio compreso fra Toscana, Romagna, Umbria e Marche, dei progetti di realizzazione di strade ferrate transappenniniche strenuamente sostenuti da amministrazioni e parlamentari locali, convinti che le nuove linee avrebbero portato grandi benefici alle comunità interessate dalle nuove costruzioni. L' acceso dibattito che ne scaturì portò alla scelta, sulla base di considerazioni non soltanto orografiche, tecniche ed economiche, della linea Faenza-Firenze, l'unica poi effettivamente costruita. Nel contributo si intende, in particolare, analizzare la storia dei progetti di linee transappenniniche tra Arezzo e la Romagna, utilizzando come fonti principali della ricerca, oltre che i vari progetti di ferrovie rimasti sulla carta, la pubblicistica locale e gli atti parlamentari.

Parole chiave: storia dei trasporti, Toscana, geografia storica, ferrovie.

1. Introduzione

Osservando una qualsiasi carta ferroviaria, si nota la mancanza di un percorso transappenninico intermedio tra la Firenze-Faenza e la Roma-Foligno-Ancona, alternativo alla direttrice Firenze-Bologna, anche nell'ottica di realizzare un collegamento più diretto tra la capitale e l'Italia nord-orientale¹.

A partire da questa considerazione, nelle città e nei centri posti sui due versanti dell'Appennino centro-settentrionale, tra Toscana, Romagna, Umbria e Marche, si accese – tra gli anni Sessanta dell'Ottocento e la fine del secolo – un vivace dibattito sulla realizzazione di nuovo tracciato, destinato a collegare più agevolmente il nord e il sud della Penisola, dopo il completamento della Porrettana (1863) e della Roma-Ancona attraverso il valico di Fossato (1866). Nell'ambito di un "susseguirsi ininterrotto di proposte transappenniniche", che "costituì una specie di storia a sé" in cui "la mappa delle linee progettate, realizzate e non, taglia la nostra seconda catena montuosa letteralmente a fette" (Giuntini 2001, 39), si giunse nel 1879 alla scelta della Faentina, che venne completata nel 1893, ma il dibattito si riaccese negli anni successivi nell'ambito della costruzione delle cosiddette "linee secondarie"². Come è stato evidenziato (Maggi 2003, 67; Maggi, Giovani 68; Giuntini 2003, 38), la realizzazione di nuovi tracciati ferroviari costituiva un'occasione di mobilitazione da parte dell'opinione pubblica – spesso cavalcata dai parlamentari di turno in funzione elettorale, anche con punte di acceso localismo – di centri grandi e piccoli, dove il treno era visto come "un mito di progresso", oltre che come una concreta opportunità di sviluppo economico (Maggi 2001, 67).

Il contesto storico è quello dell'epoca cosiddetta "eroica" delle ferrovie in cui fu dato un grande impulso alla costruzione di nuovi percorsi che portarono in pochi anni al rapido sviluppo della rete ferroviaria nazionale: dai circa 2.400 km del 1861 si passò a oltre 5.000 nel 1866 e a più di 6.000 km nel 1870; l'attività di costruzione proseguì con notevole slancio almeno fino al 1900, quando si contavano oltre 16.000 km (Maggi 2003, 51-73). Dopo le realizzazioni decise dagli Stati preunitari, al momento dell'Unità, la rete ferroviaria mostrava

un notevole ritardo rispetto agli altri paesi europei ed era per lo più formata da reti regionali non sempre interconnesse tra loro. La ferrovia fu considerata dai primi governi uno degli strumenti essenziali per l'unificazione nazionale dal punto di vista fisico, ma più in generale anche sul piano morale, sociale ed economico (tra gli altri, Ippolito 1988; Schram 1997; Maggi 2003, 51-52; Montebelli 2017, 101-103).

In tale contesto si inserisce lo studio presentato in questo contributo: la ricostruzione del dibattito e dei progetti di ferrovie transappenniniche di collegamento fra Arezzo e la Romagna, attraverso il Casentino, avanzati nell'arco di un quarantennio, tra il 1860 al 1900, e l'indagine sui motivi e le circostanze che non ne resero possibile la realizzazione, a favore, prima, della Faentina, poi, della Direttissima per la Valbisenzio.

2. Le fonti per lo studio delle ferrovie: leggere il passato per progettare il presente

Il dibattito storiografico relativo alle ferrovie in Italia è piuttosto vivace soprattutto nel corso degli ultimi decenni, come risulta anche dalla consultazione degli inventari delle biblioteche e delle bibliografie specializzate, come la *Bibliografia Ferroviaria Italiana* (www.trenidicarta.it).

La storia delle ferrovie e dei trasporti è oggetto di molti studi, sia riferiti all'Italia in generale (per citarne alcuni: Ippolito 1988; Lorenzetti 1989; Sabatini 1996; Schram 1997; Maggi 2001; 2003; 2005; Giuntini 2003; Giuntini, Pavese 2004; Altara 2012), che alla Toscana in particolare (Giuntini 1987; 1991; 2003, 106-153; Maggi, Giovani 2005; Senesi 2016b). È notevole, in tutta la Penisola, la produzione di volumi e ricerche relativi a singoli percorsi ferroviari e alla loro storia, prevalentemente opera di cultori e studiosi locali, ma non per questo meno validi (Giuntini 2003, 37), che testimoniano il grande interesse che riveste la storia delle ferrovie le quali, sia per gli aspetti materiali relative ai tracciati e alle infrastrutture, che per quelli immateriali, rappresentano una componente importante del patrimonio culturale di un territorio, oltre che della memoria storica e dell'identità territoriale³.

Va notato tuttavia che non sono molti gli scritti relativi alle ferrovie con carattere geografico o geostorico oppure pubblicati su riviste geografiche⁴. A nuove

¹ Questo vuoto nei collegamenti ferroviari tra i due versanti della penisola è reso evidente, oltre che nella carta pubblicata da Minetti e Galante (1988), in due articoli interessanti – anche dal punto di vista metodologico – apparsi rispettivamente nel 1905 (Cecchini) nella *Rivista Geografica Italiana* e nel 1933 (Weber) nel *Bollettino della Società Geografica Italiana*, all'interno dei quali tale considerazione scaturisce da un'analisi cartografica relativa alla distanza dei territori dalle linee ferroviarie.

² Per un censimento dei progetti di linee transappenniniche che hanno interessato la Toscana si rimanda a Giuntini 1984b e Senesi 2016b.

³ Non è possibile in questa sede fare riferimento a tale vastissima produzione a livello sia italiano, per la quale si rimanda alla citata *Bibliografia Nazionale Ferroviaria*, che toscano, per cui si può fare riferimento a Giuntini 2003, 40; Maggi, Giovani 2005, 323-330; Rombai 2003.

⁴ A questo riguardo possono essere ricordati, in particolare, uno studio



Figura 1. La rete ferroviaria nell'Italia centro-settentrionale nel 1989. Fonte: Ente Ferrovie dello Stato, *Carta ferroviaria d'Italia*, 1989.

prospettive di ricerca sono da riferire alcuni articoli di taglio geostorico, sia relativi alle dinamiche evolutive del sistema ferroviario nazionale (Montebelli 2015), che a specifici contesti territoriali (La Greca, Maravigna 2011; Gallia 2015), e altri incentrati sul tema del riutilizzo e della valorizzazione del patrimonio ferroviario (con le problematiche connesse) in chiave turistica, nel contesto della cosiddetta “mobilità lenta” e nell’ottica della promozione di forme di sviluppo territoriale sostenibile e consapevole (Mundula, Spagnoli 2016; Spagnoli, Varasano 2016; Cresta 2019; Spagnoli, Varasano 2020). Queste esperienze che possono costituire “un’occasione di valorizzazione dei territori attraversati e di attivazione di percorsi di sviluppo locale” (Spagnoli, Mundula 2016, 155) si inseriscono nel contesto delle iniziative promosse da alcune associazioni (Greenways Italia, Co.Mo.Do) ed istituti di ricerca (ISFORT), oltre che dagli enti locali e dalla stessa RFI, analoghe a quelle condotte negli Stati Uniti e in altri paesi europei e finalizzate al riutilizzo

delle ferrovie sottoutilizzate, dismesse o abbandonate sia per treni turistici, che per altre forme di mobilità “lenta” e sostenibile (ciclabile, pedonale)⁵.

In linea con i principi sanciti nella *Carta di Roma* del 2009 nella quale viene riconosciuto il valore storico-culturale del patrimonio ferroviario⁶, nell’ambito di progetti volti al suo riutilizzo con l’obiettivo di promu-

⁵ A questi temi, è stata dedicata, soprattutto negli ultimi due decenni, una ricca bibliografia che testimonia l’attività di varie associazioni e delle comunità locali, oltre che l’interesse da parte di Ferrovie dello Stato S.p.a., che, nell’ambito di una fondazione, ha promosso attività di censimento e promozione delle linee ferroviarie abbandonate, dismesse o sottoutilizzate, che si è concretizzata anche nella redazione di alcuni *Atlanti* resi disponibili on line. Per alcuni riferimenti si rimanda a Mundula, Spagnoli 2016; Spagnoli, Varasano 2016; Cresta 2019.

⁶ La *Carta di Roma* stipulata nel 2009 in occasione di un convegno tenutosi presso la Società Geografica Italiana, partendo dal presupposto che “la rete ferroviaria storica (...) possiede un’irrinunciabile valore culturale” sotto vari punti di vista (“ingegneristico”, “testimoniale”, “paesaggistico”), auspica la promozione del patrimonio ferroviario come bene culturale e la valorizzazione delle ferrovie storiche a scopo turistico e incentiva la riattivazione dei percorsi o il loro riutilizzo in forma di “greenway fruibili con mezzi ecologici (...) e per le più vaste categorie di utenti (...)” (Spagnoli, Varasano 2016, 192).

di Castiglioni (1936) e i volumi di Cori (1962) sulla ferrovia Pisa-Roma e di Melelli (1973) sulla linea Roma-Ancona.

vere nuove forme di sviluppo territoriale in chiave turistica, fondati anche sulla valorizzazione delle identità locali e sul recupero della memoria storica, l'indagine sulla storia dei tracciati conferisce maggiore pregnanza ai progetti stessi, dato che può consentire di mettere in luce i valori storico-culturali, materiali e immateriali, delle ferrovie stesse. In quest'ottica, la ricerca integrata e lo studio delle fonti documentali – dai progetti con il loro corredo cartografico e iconografico, alle relazioni parlamentari e alla copiosa produzione pubblicistica locale (Spagnoli, Varasano 2016; Giuntini 2003) – consente di “rintracciare le motivazioni all'origine della realizzazione delle ferrovie stesse e analizzare il legame tra le comunità locali e gli attori territoriali” e di ricostruire le “ragioni profonde che hanno fatto prevalere in materia ferroviaria alcune decisioni e scelte politiche che, talvolta, non hanno prodotto i risultati attesi, non riuscendo a innescare alcun processo di sviluppo territoriale locale” (Spagnoli, Varasano 2016, 192). Studiare la storia dei tracciati ferroviari può contribuire complessivamente “alla ricostruzione della storia di un territorio, delle rappresentazioni culturali e collettive delle società che lo hanno plasmato, delle forze economiche messe in campo, del sistema di valori che in esse albergano”, dato che “la storia di una ferrovia è il racconto di una via di comunicazione intimamente legata al territorio in cui si sviluppa e da cui prende alimento, alle sue potenzialità endogene e alle sue ragioni locali” (Spagnoli, Varasano 2016, 188).

Le fonti utilizzate in questo contributo sono costituite prevalentemente dalla pubblicistica locale e dagli atti parlamentari. L'indagine è stata condotta attraverso la trentina di opuscoli pubblicati all'epoca: si tratta sia di pubblicazioni di tipo tecnico redatte dagli stessi progettisti, che di *pamphlet*, discorsi, proclami che hanno l'obiettivo di promuovere la realizzazione di tracciati ferroviari tra Arezzo e la Romagna⁷. Il maggiore inconveniente nell'usare simili pubblicazioni come fonte è la parzialità dovuta all'origine locale, difetto però comune a tutta la pubblicistica di questo tipo in materia di ferrovie. Si è pertanto cercato, di discernere i dati di fatto dalle considerazioni personali degli autori, indicando in caso diverso la provenienza delle idee. L'altra fonte fondamentale è la relazione della commissione ministeriale

che nel 1877 esaminò i vari progetti di transappenniniche per poi dare la preferenza alla Faentina. Se complessivamente si può ritenere tale relazione più autorevole della pubblicistica locale, dato il carattere ufficiale, ci sono anche elementi che fanno talvolta dubitare dell'imparzialità e dell'attendibilità della stessa commissione e anche in questo caso è sembrato opportuno basarsi su ciò che appariva meno suscettibile di interpretazioni parziali⁸.

In ogni caso, come osservato da Giuntini (2001, 38), l'analisi della documentazione locale e degli atti parlamentari consente anche di riflettere sul ruolo delle “élites locali e del loro rapporto con le ferrovie”, dato che “la mobilitazione dei ceti dirigenti a livello locale, impegnati a trovare un loro spazio all'interno della dialettica centro-periferia tutto giocata su gli intrecci politici, avviene in una buona parte proprio intorno ai progetti ferroviari”. Rombai (2003, 31-34) sottolinea che la costruzione delle ferrovie in Toscana (come a livello nazionale) rappresentò nella maggior parte dei casi un'effettiva occasione determinante per lo sviluppo e la modernizzazione dei territori attraversati. Questo conferma dunque le motivazioni del grandissimo interesse da parte delle comunità locali e dei ceti dirigenti che le rappresentavano per la realizzazione di tracciati ferroviari che collegassero l'uno o l'altro centro, dato che “essere compresi in una linea o viceversa essere esclusi poteva davvero significare il decollo o il definitivo abbandono di ogni speranza di emancipazione da un isolamento a volte secolare” (Giuntini 2003, 38).

3. Il contesto storico e la nascita dei primi progetti

Al momento dell'Unità, l'Italia si trovava in possesso di una rete ferroviaria fortemente carente rispetto agli altri paesi europei e soprattutto caratterizzata da un grande squilibrio tra il Nord e il Sud. I primi collegamenti erano sorti all'interno degli Stati preunitari nel corso degli anni Cinquanta, soprattutto nel Piemonte sabauda e nel Lombardo-Veneto, e in misura molto minore nel Granducato di Toscana e nello Stato della Chiesa. La rete di queste prime strade ferrate, nate come percorsi interni ai vari stati, era fortemente determinata dal contesto geopolitico e dava vita, nel panorama nazionale, ad un sistema estremamente disorganico (*supra*;

⁷ Questa produzione è in gran parte reperibile presso la Biblioteca “Città di Arezzo”, la Biblioteca Comunale Rilliana di Poppi e la Biblioteca Nazionale Centrale di Firenze, ma soltanto del materiale presente ad Arezzo e a Poppi è possibile prendere completa visione; gran parte del materiale conservato nella Biblioteca Nazionale è stato danneggiato dall'alluvione del 1966. Altri opuscoli sono conservati presso la Biblioteca Comunale “A. Saffi” di Forlì e la Biblioteca dell'Archiginnasio di Bologna.

⁸ Volendo approfondire ulteriormente l'argomento non si potrebbe prescindere da un sistematico spoglio dei periodici, locali e non, che seguirono con grande attenzione e talvolta con spirito accentuatamente polemico le vicende dei singoli progetti, e soprattutto della superstite documentazione archivistica delle istituzioni statali (in primo luogo gli atti parlamentari), degli enti locali, delle società concessionarie.

Tabella 1. Caratteristiche dei collegamenti ferroviari progettati tra Arezzo e la Romagna. Fonte: elaborazione dell'autore.

Anno	Tracciato	Progettista	Lunghezza	Galleria di valico	Percorso
1862	Cesena-Arezzo	Scarabelli	110 km	Alpe di Serra (3.000m)	Sarsina, Bagno di Romagna, Bibbiena
1874	Cesena-Arezzo	Coletti	103 km	Alpe di Serra (4.450 m)	Sarsina, Bagno di Romagna, Bibbiena
1876	Forlì-Arezzo	Mercanti	123 km	Alpe di Serra (4.189 m), Carnaio	Santa Sofia, Bagno di Romagna, Bibbiena
1888	Forlì-Stia	Silvestri	57 km	Falterona (7.500 m)	Castrocaro, Rocca San Casciano, Premilcuore
1889	Bibbiena-Forlì	Biagiotti	81 km	Alpe di Serra (3.500 m), Carnaio	Santa Sofia, Bagno di Romagna
1890	Borgo San Lorenzo-Stia	Pagnini	45 km	Croce ai Mori (2.000 m)	Dicomano, Londa

Maggi 2003, 51-73; Montebelli 2017). In Toscana, ad esempio, le prime ferrovie furono la Leopolda da Firenze a Livorno, la Maria Antonia da Firenze a Pistoia e a Lucca e Pisa e la Centrale Toscana da Empoli a Siena (Giuntini 1991; Maggi, Giovani 2005). Sarà infatti grosso impegno dei governi provvisori prima, del governo centrale poi, quello di dotare il Paese di una rete omogenea di infrastrutture ferroviarie e stradali, impegno che fu considerato come uno degli elementi essenziali dell'unificazione amministrativa⁹.

Si rese in quell'occasione necessaria la creazione di percorsi longitudinali da nord a sud, che fino ad allora erano completamente assenti. In Toscana, oltre alla difficoltà di mettere d'accordo le diverse formazioni statuali, esisteva un forte ostacolo di carattere geografico alla realizzazione di un collegamento tra Nord e Centro-Sud: la presenza della catena appenninica attraverso la quale, con le tecnologie dell'epoca, era molto complesso costruire una ferrovia. Dopo la decisione di realizzare la linea Firenze-Pistoia-Porretta-Bologna – di cui tanto si era discusso negli anni 1845-1855 e i cui lavori erano iniziati nel 1858 – con l'annessione della Toscana, dell'Emilia e della Romagna al Regno di Savoia si cominciò a parlare di un nuovo valico ferroviario intermedio tra quelli di Porretta e di Fossato (Giuntini 2003, 39 e 118; Maggi, Giovani 2005, 65-71). I governi provvisori della Toscana e dell'Emilia-Romagna avevano nominato all'inizio del 1860 una commissione mista al fine di studiare una transappenninica alternativa alla Porrettana (Giuntini 1984b, 97; 1991, 306)¹⁰. Nel 1863 questa commissione,

cessati i due organismi a scala regionale cui era legata e completata la prima fase del processo di unificazione, fu trasformata in commissione nazionale, affinché potesse ottemperare al suo compito tenendo conto delle esigenze complessive del nuovo Stato.

Questi stimoli ufficiali allo studio di nuove strade ferrate erano accompagnati – come si è detto – dall'idea, estremamente diffusa in quegli anni nell'opinione pubblica e nel mondo culturale, della ferrovia e del treno come simboli di progresso e portatori di civiltà e di benessere¹¹. A livello locale proliferavano le richieste di linee facenti capo ai singoli centri. Moltissime furono le iniziative di amministrazioni locali, ma anche di privati; come testimoniano i documenti del tempo, tali iniziative riempivano la cronaca, la pubblicitica e la vita quotidiana di piccoli e grandi centri (Giuntini 2003, 38; Maggi 2003, 67).

Furono avanzate, in questo contesto, molte proposte di linee transappenniniche, per le quali vennero pensati i tracciati più bizzarri: ogni provincia, ogni comune, voleva la sua ferrovia con l'idea e la speranza che questa portasse con sé un radicale cambiamento di abitudini e di vita. Molte di queste ferrovie vennero ben presto dimenticate, ma alcune rimasero al centro del dibattito per molti anni; è questo il caso della Imola-Pontassieve/Firenze, della Forlì-Pontassieve/Firenze, della Faenza-Pontassieve/Firenze ("Faentina") e della Cesena-Arezzo (Giuntini 1984a; Maggi, Giovani 2005, 67-68; Senesi 2016b)¹². Di tali linee soltanto la Cesena-Arezzo rientra nell'ambito di questa analisi, ma sarà necessario soffermarsi anche sulla Faentina, che delle linee transappenni-

⁹ La creazione di una rete ferroviaria organica è prevista dalla fondamentale "legge per l'unificazione amministrativa" (20 marzo 1865, n. 2248; allegato F, "Legge sulle opere pubbliche") e dalla più specifica "legge per il riordinamento ed edificazione delle strade ferrate del Regno, con cessione di quelle governative" (14 maggio 1865, n. 2279).

¹⁰ Nel decreto del 10 gennaio 1860 con cui Bettino Ricasoli, quale governatore generale della Toscana, istituiva la commissione si legge: "Volendo completare la rete delle strade ferrate toscane, e collegarle colle provincie vicine in quei modi i quali possono tornare più utili ed opportuni (...) decreta: È affidato ad una Commissione d'ingegneri l'incarico di confrontare le diverse linee che sono state, o possono essere studiate,

fra Firenze e le città della Romagna" (citazione tratta dal discorso che Alfredo Baccarini tenne alla Camera il 28 maggio 1879 in occasione della discussione dei progetti per nuove costruzioni ferroviarie in Atti Parlamentari, *Camera dei Deputati*, legislatura XIII, II sessione (1878-1880), *Discussioni*, VIII, 2ª tornata del 28 maggio 1879, 6745).

¹¹ Tra la pubblicitica coeva si veda, ad esempio: Mori, Mancini 1863; *Arezzo e il suo avvenire*, 1866.

¹² Per l'area toscana orientale si ha notizia di molti percorsi transappenninici studiati in questi anni e presto abbandonati: Fano-Arezzo (Peyron, 1865), Rimini-Arezzo, Pesaro-Perugia (Senesi, 2016b).

niche in partenza da Arezzo fu la più diretta “concorrente”. Di quest’ultima si era cominciato a parlare fin dalla metà degli anni Quaranta; durante gli anni Cinquanta, poi, ferventi furono gli studi, soprattutto di Giovanni Antonelli e di Giuseppe Inghirami, e vastissima la pubblicistica, alimentata anche dal dibattito sullo sbocco a Pontassieve o a Firenze e dalla rivalità con la Forlì-Pontassieve e la Imola-Pontassieve¹³.

È in questo contesto che venne ideato il primo progetto di ferrovia relativo a quest’area. La linea Cesena-Arezzo fu studiata per la prima volta dall’ingegner Carlo Scarabelli nel 1862 su commissione del Comune di Cesena (Scarabelli 1862)¹⁴. Secondo il progetto, la ferrovia da Cesena doveva risalire la valle del fiume Savio fino a Bagno di Romagna; da qui con una galleria passava in quella del Corsalone e poi proseguiva attraverso il Casentino fino ad Arezzo (Senesi 2016b, 291-292). La proposta trovò successo anche ad Arezzo, dove i due consiglieri Pietro Mori (futuro gonfaloniere e primo sindaco di Arezzo) e Girolamo Mancini la presentarono nel 1863 in consiglio comunale, illustrandone i vantaggi che ne sarebbero potuti derivare alla città (Mori, Mancini 1863). Ancora nel 1866 un opuscolo anonimo, stampato ad Arezzo dalla tipografia Gagliani, pubblicizzava i possibili benefici della ferrovia e menzionava per la prima volta la concorrenza con la Faentina (*Arezzo e il suo avvenire* 1866).

Dopo il 1866, almeno a livello locale, si ebbe per qualche anno un periodo di silenzio fino all’inizio degli anni Settanta, probabilmente in seguito all’apertura nel 1865 della Porrettana che realizzò il primo collegamento diretto tra Nord e Centro-Sud.

4. La relazione della Commissione Cavalletto (1870)

Nel 1863 la commissione per lo studio di un valico transappenninico da affiancare a quello di Porretta “fu ricomposta e ampliata (...) per nazionalizzarla”¹⁵. Questa commissione, formata da ispettori del Genio civile dei lavori pubblici, che aveva il preciso incarico di “confrontare le diverse linee (...) fra Firenze e le città della Romagna”, fu presieduta dall’ingegner Alberto Cavalletto, deputato veneto, e rese note le sue conclusioni il 28

¹³ Sulla Faentina e sulla sua storia: Panconesi, Colliva 1986; Dopolavoro ferroviario Faenza 1993; Betti Carboncini 1993; Baldi, Ciabatti 2013.

¹⁴ Lo stesso autore, due anni più tardi pubblicava un lavoro più completo e più preciso in cui concepì un sistema di linee destinate a collegare in maniera diretta l’Italia centrale al Veneto e alla Mitteleuropa (Scarabelli 1864).

¹⁵ Atti Parlamentari, *Camera dei Deputati*, legislatura XIII, II sessione (1878-1880), *Discussioni*, VIII, 2ª tornata del 28 maggio 1879, 6745.

luglio 1870, meno di due mesi prima dell’annessione di Roma al Regno d’Italia¹⁶.

Furono esaminati sette progetti di linee transappenniniche: 1) la Imola-Pontassieve, per la valle del Santerno, Firenzuola e Dicomano (km 108); 2) la Faenza-Pontassieve, attraverso la valle del Lamone per Brisighella, Marradi e Borgo San Lorenzo (km 93); 3) la Forlì-Pontassieve, attraverso la valle del Montone per Castrocaro, Rocca San Casciano, San Benedetto e San Godenzo (km 85); 4) la Cesena-Arezzo, attraverso la valle del Savio e il Casentino, passando per Sarsina, Bagno di Romagna e Bibbiena (km 99); 5) la Rimini-Arezzo, per le valli di Marecchia, Tevere e Sovara (km 113); 6) la Arezzo-Fano, per Anghiari, San Sepolcro e la valle del Metauro toccando Sant’Angelo in Vado, Urbania e Fossombrone (km 123) ed infine 7) la Arezzo-Fossato, per la Valcerfone, Sansepolcro, Città di Castello, Umbertide e Gubbio (km 133) (si veda anche Senesi 2016b).

I sette progetti in esame furono divisi in due gruppi: a) progetti con partenza da Pontassieve e aventi come obiettivo le relazioni tra Toscana e Romagna lungo l’itinerario Ravenna-Firenze-Livorno (1-3); b) progetti con partenza da Arezzo utili per il collegamento della Toscana con le Marche lungo l’itinerario Ancona-Firenze-Livorno (4-7). Tra i progetti del primo gruppo la preferenza fu assegnata alla Faenza-Pontassieve – perché nonostante fosse di poco più lunga della Forlì-Pontassieve, era caratterizzata da “terreni ottimi e sicuri” e da “ogni altra condizione favorevolissima”¹⁷ – mentre tra quelli del secondo gruppo fu giudicata migliore la Arezzo-Fano. Infine, dato che la prima soddisfaceva anche i collegamenti tosco-marchigiani, mentre la seconda non serviva ai collegamenti tosco-romagnoli, la preferenza fra tutte le linee esaminate fu data alla Faenza-Pontassieve.

La Cesena-Arezzo era quella progettata da Scarabelli: inserita nel secondo gruppo¹⁸, fu scartata perché, pur

¹⁶ Per l’origine e la storia della commissione si veda il discorso di Alfredo Baccarini alla Camera del 28 maggio 1879 (Atti Parlamentari, *Camera dei Deputati*, legislatura XIII, II sessione (1878-1880), *Discussioni*, VIII, 2ª tornata del 28 maggio 1879, 6743-6746). In ordine alle conclusioni si veda anche la *Relazione della Commissione per la scelta d’un nuovo valico ferroviario dell’Appennino tra quelli di Porretta e Fossato*, in Atti parlamentari, *Camera dei deputati*, legislatura XIII, I sessione (1876-77), *Documenti. Progetti di legge e relazioni*, VII, n. 139-A, “Allegati tecnici alla relazione che accompagna il progetto di legge relativo all’approvazione di convenzioni pel riscatto delle ferrovie romane e meridionali, per l’esercizio della rete continentale, ed i provvedimenti per nuove costruzioni”.

¹⁷ Citazione tratta da Atti Parlamentari, *Camera dei Deputati*, legislatura XIII, II sessione (1878-1880), *Discussioni*, VIII, 2ª tornata del 28 maggio 1879, 6746.

¹⁸ È verosimile che tale classificazione delle linee possa aver penalizzato la Cesena-Arezzo, dato che non si tenne infatti conto della possibilità di un collegamento diretto di Roma con la pianura padana che era nelle

ritenuta “facile e sicura nel versante meridionale”, fu giudicata “altrettanto difficile e soprattutto in pessime condizioni di stabilità nel settentrionale almeno nella valle del Savio”¹⁹.

5. Le linee Forlì-Arezzo e Cesena-Arezzo come possibili valichi tra Porretta e Fossato

La Commissione Cavalletto, che aveva come obiettivo lo studio di un più rapido collegamento tra Firenze e Livorno – città intorno a cui ruotava la maggior parte delle attività economiche ed industriali toscane dell'epoca – da una parte, e la Romagna e/o le Marche dall'altra, escluse la Cesena-Arezzo anche a causa di gravi problemi tecnici, accordando per il momento la preferenza alla Faenza-Pontassieve. Il dibattito sul nuovo valico transappenninico tuttavia non si arrestò nel 1870 e, soprattutto a livello locale, ma anche a livello nazionale, risorsero nel corso degli anni successivi l'idea e l'interesse a costruire una ferrovia da Arezzo alla Romagna in seguito al verificarsi di alcuni importanti fatti e al sorgere di nuove esigenze.

Il trasferimento della capitale da Firenze a Roma, avvenuto nel corso del 1871, stimolò la necessità, sia a livello nazionale, sia a livello locale, di un più rapido collegamento del Lazio con la Padania. Varie volte infatti in quegli anni in Parlamento anche figure di grande rilievo, come Zanardelli, ritennero fondamentale, una volta “mutate le condizioni del Paese rispetto alla Capitale”, considerare appunto Roma come obiettivo fondamentale nello studio di nuove transappenniniche²⁰. Contemporaneamente si stava cominciando a constatare la ridotta potenzialità e funzionalità della Porrettana dovuta alle stesse caratteristiche tecniche della linea: curve con raggi molto piccoli (inferiori ai 250 m) e pendenze elevate (intorno al 25‰ applicate su livellette continue). Furono in molti a manifestare la necessità di un nuovo valico più rapido e agevole, tra il Nord e il Sud della Penisola. Infine, anche in seguito alla guerra franco-prussiana del

1870 – che fece grande impressione in Italia per la rapidità degli spostamenti che i tedeschi riuscirono ad operare grazie alle ferrovie, tanto da cogliere di sorpresa l'avversario sconfiggendolo in pochi giorni – si cominciò a parlare in numerosi scritti della costruzione di una linea adatta agli scopi bellici e strategici (Maggi, Giovanni 2005, 68)²¹. I requisiti di tali ferrovie dovevano essere: l'elevata potenzialità resa possibile da curve ad ampi raggi e pendenze ridotte, atte a favorire il passaggio di treni anche molto pesanti; la possibilità di operare frequenti scambi fra i treni, per consentire il ritorno dei vagoni vuoti; la posizione interna nella Penisola e preferibilmente in condizioni strategiche, cioè all'interno di valli protette, più facilmente difendibili.

Le nuove necessità da soddisfare con le linee di futura costruzione scatenarono la redazione di molti progetti nuovi e il riadattamento di altri già presentati alla commissione del 1870²². Tra queste, oltre alla Imola-Pontassieve e alla Faenza-Pontassieve, c'erano anche tre linee che congiungevano l'area aretina con la Romagna: la Forlì-Arezzo, un nuovo studio della Cesena-Arezzo e la cosiddetta Adriatico (o Adriaco)-Tiberina da Perugia a Forlì o a Cesena. Tutte queste linee e le altre che vennero presentate alla commissione incaricata di studiare il nuovo valico transappenninico erano evidentemente sostenute da interessi locali; i promotori erano spesso animati – a giudizio di Giuntini (1984b, 95-96) – da “gretto municipalismo” ed avevano fini “bassamente elettoralistici”. Il dibattito sul nuovo valico, alternativo alla Porrettana, riempiva in quegli anni le cronache locali e alimentava una copiosa produzione di *pamphlets*; le amministrazioni, provinciali e comunali, delle città situate ai capolinea o delle località poste lungo la linea facevano a gara a proporre progetti molto spesso sostenuti dai deputati locali, che assicuravano il loro appoggio in Parlamento (Giuntini 2003, 38; Maggi, Giovanni 68)²³. A proposito del nuovo valico l'ingegner Ottavio Coletti nel 1878 ricorda come “la parte vivissima che (...) vi prendono adesso le locali amministrazioni comunali e provinciali, ed altri enti morali dimostrano quanto l'o-

intenzioni del progettista.

¹⁹ Citazione tratta da Atti Parlamentari, *Camera dei Deputati*, legislatura XIII, II sessione (1878-1880), *Discussioni*, VIII, 2ª tornata del 28 maggio 1879, 6746.

²⁰ Giuseppe Zanardelli, allora ministro dei Lavori Pubblici, nella seduta del 6 giugno 1877 si esprimeva con queste parole: “Credo coll'onorevole Farini che adesso nella scelta che dovremo fare, noi dobbiamo avere essenzialmente presente l'obiettivo di Roma; quindi credo che degli studi della precedente Commissione debbasi pur troppo far *tabula rasa*, in quanto che a questo nuovo e grande obiettivo di Roma dobbiamo avere intenti gli sguardi e la mente” (Atti Parlamentari, *Camera dei Deputati*, legislatura XIII, I sessione (1876-1877), *Discussioni*, IV, tornata del 6 giugno 1877, 4146, corsivo nel testo).

²¹ In molti dei progetti di linee transappenniniche e nella pubblicistica prodotta negli anni Settanta e Ottanta del XIX secolo si fa riferimento, in particolare, ad alcuni testi sul ruolo strategico delle ferrovie: Aymonimo 1873; Pozzolini 1873; Gandolfi 1873.

²² Significativa è la testimonianza del progettista di una di queste linee, Ottavio Coletti: “Fervente in quest'ultimo periodo fu d'ogni parte il lavoro per riordinare gli antichi studi, e preparare i nuovi; ampie e vivaci le discussioni suscitate colla stampa; nella quale uomini tecnici apportarono un largo contingente di sapienza e di criteri pratici” (Coletti 1878, 5).

²³ Anche i deputati aretini, forlivesi e cesenati ebbero occasione di appoggiare le ferrovie facenti capo alle loro città, a varie riprese e in diverse sedi e forme (Tommasi Crudeli 1877; Pancrazi 1878).

pinione pubblica si preoccupi dell'importanza dell'argomento; e come da tutti si riconosca l'insufficienza degli attuali valichi rispetto ai bisogni urgenti del traffico fra i due opposti versanti" (Coletti 1878, 3). Anche molti privati e affaristi locali erano naturalmente interessati alla costruzione solo di determinate ferrovie, vedendovi un sicuro mezzo di arricchimento. Inoltre, in conseguenza della pratica comunemente adottata dallo Stato per la costruzione e l'esercizio delle "strade ferrate" (che era quella delle concessioni a potenti società private) entravano nel complesso gioco degli interessi anche i grandi capitalisti proprietari delle suddette società private e i finanzieri che le sostenevano, molto influenti anche a livello governativo e parlamentare (si veda, ad esempio, Maggi, *Giovani* 2005, 62-63)²⁴.

Rispetto alla grande quantità di proposte e di progetti avanzati in questi anni, questo contributo si limita ad analizzare quelli relativi alle due linee Forlì-Arezzo e Cesena-Arezzo e, brevemente, alle loro più dirette concorrenti: la Pontassieve-Faenza (poi Firenze-Faenza) e la Adriatico-Tiberina (Baschi-Perugia-Città di Castello-Sansepolcro-Bagno di Romagna-Sarsina-Cesena).

La linea Forlì-Arezzo fu promossa dal Consiglio provinciale di Arezzo, che nel 1873 si fece promotore degli studi, creando un consorzio cui aderirono i Comuni di Arezzo e Forlì insieme a quelli del Casentino e della valle del Bidente²⁵. Questo consorzio dette poi vita al suo interno ad un comitato chiamato ad occuparsi dell'aspetto esecutivo. Vennero raccolti fondi per affidare gli studi della linea all'ingegner Luigi Mercanti, che ultimò il lavoro nel 1875 quando fu consegnato al Ministero dei lavori pubblici affinché ne giudicasse la validità.

Il progetto Mercanti prevedeva di congiungere Arezzo con Forlì risalendo la valle dell'Arno fino a Bibbiena, poi quella del torrente Corsalone (affluente di sinistra dell'Arno), per passare con una galleria (lunga 4.189 m) sotto la dorsale appenninica in quella del Savio, toccando Bagno di Romagna; successivamente l'autore aveva pensato di sottopassare il contrafforte del Carnaio e di

proseguire nella valle del Bidente per poi discenderla fino a Forlì, con un percorso complessivo di km 123²⁶. Le pendenze previste nel tratto appenninico erano al massimo del 12‰, ma applicate su "livellette" continue anche per molti chilometri, e le curve avevano raggi non inferiori ai 400 metri. Nelle intenzioni del progettista, la linea doveva costituire un rapido collegamento tra Roma e la pianura padana, il Veneto e i valichi internazionali di Brennero e Pontebba e servire agevolmente alle esigenze militari (Senesi 2016b, 299-302)²⁷. La commissione del Genio Civile propose alcune modifiche che Mercanti effettuò aumentando al 18‰ le pendenze in alcuni brevi tratti per ridurre la lunghezza del tracciato a 115 chilometri. La spesa prevista con il progetto modificato, secondo gli accurati calcoli dello stesso Mercanti, doveva essere di circa 41 milioni.

La linea Cesena-Arezzo fu nuovamente studiata, su incarico del Comune di Cesena, da Ottavio Coletti, che nel 1878 elaborò un progetto tenendo conto delle critiche che erano state mosse dalla Commissione Cavalletto a quello di Scarabelli per lo stesso tracciato. La linea Coletti aveva all'incirca lo stesso percorso di quella del suo predecessore, salvo alcune varianti – realizzate con gallerie e cambi di sponda del fiume Savio – necessarie per evitare i luoghi che nel 1870 erano stati considerati a rischio di frana (Coletti 1878; 1890).

È da rilevare come esistesse una forte competizione anche tra ferrovie molto simili come erano appunto le due linee in partenza da Arezzo. Lo testimonia la pubblicistica coeva e degli anni successivi, animata soprattutto dallo spirito municipalistico delle due città romagnole e dall'orgoglio dei progettisti. Quando nel 1877, l'allora ministro dei lavori pubblici Zanardelli nominò un'altra commissione per studiare un nuovo valico ferroviario tra Porretta e Fossato, il dibattito si riaccese vivace, soprattutto ad Arezzo e a Forlì. In queste città, infatti, si costituirono due comitati popolari (unificatisi in seguito in una Commissione interprovinciale), che presentarono nello stesso anno una petizione al Parlamento per la realizzazione di un collegamento tra le due città.

Tra le proposte alternative alle due linee in partenza da Arezzo vi erano la Faentina e la ferrovia Adriati-

²⁴ Come è noto, in Toscana la classe dirigente al più alto livello era composta da famiglie aristocratiche con grandi disponibilità di capitali che avevano impegnato proprio nelle costruzioni ferroviarie (Bastogi, Fenzi). Alcuni esponenti avevano cariche parlamentari ed erano particolarmente influenti a livello governativo.

²⁵ In realtà, il Consiglio provinciale di Arezzo rispose all'invito che l'ingegner Luigi Mercanti aveva avanzato in un suo opuscolo apparso nel 1873 in cui egli stesso si offriva di studiare una linea Forlì-Arezzo per il valico del Bastione o di Poggio Scali (Mercanti 1873, 21). Lo stesso ingegnere afferma (21, nota 1) che i suoi studi furono stimolati e favoriti da Giovan Battista Vigiani che aveva esposto in un suo opuscolo i vantaggi di una ferrovia da Arezzo a Forlì attraverso il Casentino, la valle dell'Archiano e la valle del Bidente, senza toccare la valle del Savio (Vigiani 1872). D'altronde l'anno precedente sempre Mercanti aveva progettato una linea Forlì-Perugia (Senesi 2016b, 332).

²⁶ L'idea di collegare il Casentino con Forlì attraverso il Falterona e la valle del Bidente non era nuova: Giovanni Arpinati, infatti, già nel 1861, aveva pensato ad una linea Firenze-Forlì attraverso la Valdisevie, l'alto Casentino e la valle del Bidente (Arpinati 1861).

²⁷ Secondo i calcoli del Mercanti la lunghezza dei percorsi Roma-Venezia e Roma-Bologna sarebbe risultata rispettivamente di 535 km e di 414 km con un "abbreviamento" rispetto alla Porrettana di 73 km e 33 km (Mercanti 1873). Va rilevato, comunque, che all'epoca la realizzazione di un collegamento diretto tra la bassa Romagna e Venezia era ostacolata dalla presenza della vasta area palustre che si estendeva a nord di Ravenna, bonificata solo successivamente.

co-Tiberina. Della prima si parlava già da tempo e per essa erano stati fatti moltissimi studi e avanzati nel corso degli anni numerosi progetti (*supra*). Questa linea da Faenza risaliva fino a Crespino la valle del Lamone, dalla quale passava con una galleria di 3700 metri nel Mugello. Da qui proseguiva, a seconda dei progetti, o verso Borgo San Lorenzo e Firenze sottopassando con una galleria di circa 3 chilometri il contrafforte di Pratolino (km 101), o verso Vicchio e Pontassieve seguendo il fondovalle (km 93,5). Le pendenze massime nel tratto appenninico dovevano essere del 25‰ e le curve avere raggi superiori a 350 metri. La nuova linea, nonostante non facilitasse particolarmente le comunicazioni di Roma con il Nord, aveva il grosso vantaggio di far capo a Firenze, capoluogo regionale, fulcro principale dell'imprenditoria e dell'industria toscana, dove la costruzione della Faentina era attesa anche come possibile rimedio alla crisi economica verificatasi dopo il trasferimento della capitale a Roma.

La ferrovia Adriatico-Tiberina fu studiata dall'ingegner Coriolano Monti e appoggiata dal Comune di Perugia che si costituì in consorzio insieme agli altri Comuni interessati. La linea ipotizzata da Baschi risaliva tutta la valle del Tevere fin quasi alle sue sorgenti, passando per Perugia, Città di Castello, Sansepolcro e Pieve Santo Stefano, e con una breve galleria sotto il valico di Montecoronaro giungeva nella valle del Savio dove si collegava presso Bagno di Romagna a quella progettata da Coletti. Nonostante la scarsa altezza del valico, la linea era caratterizzata da pendenze abbastanza elevate (fino al 22‰). Il maggior vantaggio di questo tracciato era quello della grande facilità del percorso attraverso il largo fondovalle del Tevere, ma pur costituendo un collegamento relativamente rapido tra l'Italia nordorientale e Roma, presentava anche un grave inconveniente: a differenza delle altre linee era necessario costruire l'intero tratto da Baschi a Cesena per circa 210 chilometri (Monti 1877; 1879).

6. La relazione della Commissione Imperatori (1877) e l'opzione per la Faentina

Con decreto del 23 agosto 1877, il Ministero dei Lavori pubblici istituì una commissione "per esaminare e riferire quale dei progetti esistenti per un nuovo valico dell'Appennino intermedio a quelli di Porretta e di Fossato meritasse nelle attuali condizioni di essere preferito sotto i riguardi tecnici, economici e commerciali" (*Relazione della Commissione* 1877, 59), sotto la presidenza del deputato piemontese Gioacchino Imperatori. Si riprese quindi in esame la questione già studiata dalla commissione Cavalletto che, come si ricorderà, aveva conclu-

so i suoi lavori nel 1870, per la necessità di coordinare le linee di futura costruzione a completamento della rete ferroviaria del Paese in vista di un nuovo obiettivo: Roma, capitale d'Italia dal 1871. Veniva così sancita ufficialmente una delle motivazioni che i progettisti e i sostenitori di linee con andamento nord-sud – come la Forlì-Arezzo, la Cesena-Arezzo e la Adriatico-Tiberina – adducevano a favore dei loro tracciati.

La nuova commissione, che prese in considerazione dieci progetti (cui in seguito se ne aggiunse un altro, la linea Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano [*Relazione della Commissione* 1877, 73-75]), rese note le sue conclusioni in una relazione presentata al Parlamento il 10 novembre 1877. Degli undici progetti, alcuni erano gli stessi già esaminati dalla commissione Cavalletto, altri seguivano i medesimi percorsi, ma erano stati fortemente modificati in base alle osservazioni della commissione stessa, altri ancora erano del tutto nuovi. Di questi progetti cinque furono esclusi a priori: Forlì-Pontassieve, già accantonato dalla Commissione Cavalletto e replica del preferibile Faenza-Pontassieve; Arezzo-Rimini, Arezzo-Fano, Arezzo-Fossato e Fossato-Fano (Senesi 2016b), questi ultimi eliminati per il loro andamento trasversale, utile più che altro al collegamento tra la Toscana e le Marche e per la presenza del loro capolinea orientale presso città della costa adriatica, da escludersi in base a considerazioni militari. Nel dettaglio vennero così analizzate soltanto sei linee: Imola-Firenze (km 101, secondo il progetto Tarducci, in sostituzione della Imola-Pontassieve); Faenza-Pontassieve (km 93, la stessa già esaminata nel 1870); Arezzo-Forlì (km 115, secondo la versione modificata del progetto Mercanti); Cesena-Arezzo (km 106, progetto Coletti); Cesena-Perugia (km 155, progetto Monti); Sant'Arcangelo-Fabriano.

Dopo un'accurata analisi delle caratteristiche tecniche e di tracciato delle sei linee, la commissione le classificò in due gruppi, in rapporto al risparmio in termini di chilometraggio che rappresentavano rispetto agli itinerari presi come riferimento rispetto al miglioramento dei collegamenti con Firenze (Ravenna-Firenze, Ancona-Firenze) o con Roma (Bologna-Roma)²⁸. In ossequio ad una serie di elementi tecnici (stabilità dei terreni, spesa e tempo di costruzione, condizioni d'esercizio) vennero poi preferite all'interno di ciascuno dei due gruppi la Faenza-Pontassieve, da una parte, e la Forlì-Arezzo, dall'altra, ed escluse tutte le altre. Fra di esse, la Cesena-Arezzo, che maggiormente ci interessa in questa sede,

²⁸ Linee aventi come "obiettivo" Firenze furono considerate la Imola-Firenze e la Faenza-Pontassieve, linee aventi per "obiettivo" Roma la Forlì-Arezzo, la Cesena-Arezzo, la Cesena-Perugia e la Sant'Arcangelo-Fabriano.



Figura 2. La rete ferroviaria italiana con l'indicazione delle nuove linee da costruire in base alla legge del 29 luglio 1879. Fonte: *Carta ferroviaria dell'Italia*, Bollettino della Società Geografica Italiana, 1880, particolare.

era stata già in precedenza accantonata per l'instabilità dei terreni nella valle del Savio; la nuova commissione, anche se riconobbe che "mediante l'uso di opere costose e forti pendenze diviene praticabile", la eliminò nuovamente perché, dovendo "affidare al fiume" la ferrovia per difenderla dalle frane, ugualmente poco "rassicuranti" risultano le condizioni di stabilità e poco "favorevoli" quelle di mantenimento (*Relazione della Commissione 1877*, 63). Per lo stesso motivo fu esclusa anche la Cesena-Perugia, coincidente con la Cesena-Arezzo nel tratto Cesena-Bagno di Romagna, esclusione cui concorse la necessità di costruire circa 150 chilometri di ferrovia. Per quanto concerne le altre linee, la Imola-Firenze fu eliminata perché troppo vicina alla Porrettana; la Sant'Arcangelo-Fabriano perché rappresentava solo uno scarso abbreviamento in direzione di Roma e perché, data la sua posizione interna nella penisola, doveva attraversare in galleria le molte dorsali parallele che dividono le valli del versante adriatico.

A questo punto si trattava di decidere tra la Faenza-Pontassieve e la Forlì-Arezzo. La commissione considerò quattro parametri "sotto il rispetto tecnico-economico": 1) stabilità dei terreni, in base alla quale le linee furono definite ugualmente buone; 2) spesa, per cui risultarono

costi molto diversi: 36 milioni per la Faenza-Pontassieve contro i 56 della Forlì-Arezzo²⁹; 3) tempo occorrente per l'apertura: un anno in meno per la Faentina; 4) condizioni di esercizio, legate essenzialmente alle caratteristiche altimetriche, per cui le due linee vennero giudicate equivalenti³⁰. Si considerò poi anche il "rispetto commerciale", dando la preferenza alla Faentina in base alla constatazione che "commercialmente parlando, Firenze prevale su Roma" (*Relazione della Commissione 1877*, 71) e al fatto che, mentre la Forlivese offriva un abbreviamento di 45 chilometri sul percorso Bologna-Roma rispetto alla Porrettana, la Faentina ne forniva uno di

²⁹ Questi calcoli della commissione, che determinarono una forte sproporzione tra i costi, furono giudicati errati dai sostenitori della Forlì-Arezzo (Funghini 1878, 24-29). Mercanti aveva stimato, in base a calcoli estremamente accurati, il costo della sua linea ammontare a 41 milioni.

³⁰ Le pendenze massime nei tratti appenninici della Forlì-Arezzo e della Faentina erano rispettivamente del 22‰ per 31 chilometri (ma applicate in maniera non continuativa) e del 29‰ per 29 chilometri. La commissione aveva modificato ulteriormente il progetto Mercanti portando le pendenze massime dal 18‰ al 22‰, alternando tratti inclinati a tratti quasi pianeggianti. Infatti, aveva giudicato "illusorio" il vantaggio apportato dalle pendenze del 12‰ – ma anche di quelle del 18‰ – se "pagato al caro prezzo" di applicarle in maniera costante per molti chilometri.

ben 64 sul percorso Ancona-Firenze (*Relazione della Commissione 1877, 70-71*)³¹.

La commissione concluse quindi il suo lavoro affermando che, sotto gli aspetti tecnico-economico (a causa della forte differenza di spesa) e commerciale, la Faentina prevaleva “di gran lunga sulla Forlivese”; sotto l’aspetto politico-amministrativo, in conformità con il mandato istitutivo, invece, sarebbe stata da preferirsi la Forlì-Arezzo (43 km più breve della Porrettana sul percorso Bologna-Roma e ancora migliore su quello Roma-Venezia). Constatato il carattere diverso degli obiettivi in termini di miglioramento delle comunicazioni (con Firenze o con Roma) cui le due linee ottemperavano, la commissione rimise poi il giudizio definitivo al Parlamento, pur non esimendosi dall’esprimere chiaramente, seppure in maniera velata, la sua preferenza per la Faentina³².

7. La definitiva scelta della Faentina e le reazioni nella pubblicistica dell’epoca

La relazione della Commissione Imperatori, che aveva, di fatto, accordato la preferenza alla Faenza-Pontassieve, scatenò un’ondata di reazioni e di proteste a livello locale. Gli aretini e i forlivesi, sentendosi defraudati della “loro” ferrovia, si mobilitarono e cercarono di far tutto il possibile per convincere il Parlamento a scegliere la Forlì-Arezzo in sede di votazione. Il Comune e la Provincia di Arezzo promossero un “Comitato di rispettabili signori della Città” che convocò un’assemblea popolare (23 dicembre 1877) cui parteciparono anche i rappresentanti del Comune di Forlì e dei comuni del Casentino. Fu votato un ordine del giorno proposto dall’ingegner Vincenzo Funghini, presidente del Collegio degli ingegneri agronomi della Provincia di Arezzo (Funghini 1878), che prevedeva la nomina di una commissione esecutiva che si occupasse di redigere una petizione da presentare al parlamento nella convinzione che la ferrovia Forlì-Arezzo fosse la più consona ai bisogni del Paese e “per rivolgersi alle Province e ai Comuni interessati di Roma, del Veneto, della Romagna e di Arezzo, perché facessero conoscere i loro voti” (Funghini 1878,

4). Anche due ex-deputati aretini si dettero da fare: pubblicarono due opuscoli in cui sostennero l’importanza e i vantaggi della linea, rivolgendosi agli amministratori pubblici e ai deputati in carica, senza perdere l’occasione di ricordare come durante la precedente legislatura si fossero adoperati per sostenere in Parlamento l’utilità delle ferrovie facenti capo ad Arezzo (Tommasi Crudeli 1877; Pancrazi 1878).

Dopo la caduta della Destra storica che fu appunto legata al progetto di nazionalizzazione delle ferrovie³³, gli anni 1877-1879 furono caratterizzati da accesi dibattiti parlamentari: oltre alla riorganizzazione dell’intero sistema ferroviario italiano, strutturato a seguito della legge cosiddetta dei “grandi gruppi” (14 maggio 1865), intorno a quattro grandi società concessionarie per la costruzione e l’esercizio delle ferrovie³⁴, che erano ormai paralizzate da gravi difficoltà finanziarie e all’istituzione di una commissione d’inchiesta sull’esercizio (Maggi 2001, 119-124), si trattava anche di decidere le nuove linee di completamento della rete ferroviaria nazionale, tra cui anche il nuovo valico dell’Appennino tra Porretta e Fossato. Nel giro di pochi mesi furono presentati, dai due ministri che si alternarono in quegli anni alla guida del Ministero dei lavori pubblici, i due progetti di legge Depretis (1877) e Baccharini-Seismit Doda (1878)³⁵; quest’ultimo, con numerose modifiche, divenne legge il 29 luglio 1879. La legge Baccharini stabiliva l’istituzione di una commissione d’inchiesta e la costruzione di 6.070 km di ferrovie; ripartiva inoltre le linee da realizzare in quattro categorie di importanza decrescente e con diverso impegno economico da parte dello Stato (dal 100% della prima categoria al 60% per la quarta), mentre la quota rimanente era a carico delle amministrazioni locali (Giuntini 1984b, 94-95; Maggi 2001, 64).

L’approvazione della legge fu preceduta nei mesi di maggio e di giugno da un acceso dibattito parlamentare anche sulla questione della scelta del valico appenninico. Il deputato aretino Fossombroni, il bibbienesse Minucci, il forlivese Guarini, il cesenate Saladini e il biturgense Puccioni sostennero a spada tratta (tornate del 19, 28 e

³¹ La commissione affermò che il traffico merci e passeggeri diretto dalla Romagna a Roma era pari ad un quarto di quello diretto a Firenze. Non si considerò tuttavia l’importanza che la *Forlivese* avrebbe potuto rappresentare come collegamento diretto verso Venezia e l’Italia nord-orientale, come per altro aveva messo in evidenza lo stesso progettista Mercanti.

³² “Se la considerazione della capitale ha tale importanza da indurre a sottostare ad una maggiore spesa di quasi 20 milioni, affine di accorciare di 43 chilometri l’attuale percorso tra Bologna e Roma, e a trascurare il traffico tra la Toscana e il versante adriatico, la linea da preferirsi sarà quella da Arezzo a Forlì” (*Relazione della Commissione 1877, 72*).

³³ La caduta del governo della Destra Storica è connessa alla presentazione da parte del ministro dei lavori pubblici Spaventa di un “rivoluzionario” progetto di riforma del sistema ferroviario che prevedeva l’abolizione del sistema delle concessioni e la nazionalizzazione dell’intera rete. Si veda in proposito il saggio di Berselli 1958.

³⁴ Società per le Ferrovie dell’Alta Italia, Società per le Strade Ferrate Romane, Società per le Ferrovie Meridionali e Società Vittorio Emanuele (Ferrovie Calabro-Sicule).

³⁵ I due progetti di legge prevedevano entrambi come elemento fondamentale la classificazione delle linee in quattro o cinque categorie in base alla loro importanza, attribuendo di conseguenza contributi statali differenziati.

29 maggio) le “loro” ferrovie³⁶. I loro sforzi risultarono vani dato che tra le ferrovie assegnate alla prima categoria, che comprendeva otto linee “complementari”, cioè ritenute fondamentali per il completamento della rete ferroviaria nazionale, fu inserita la Faenza-Pontassieve, sostenuta, oltre che dai deputati fiorentini, dal ministro dei Lavori pubblici Alfredo Baccharini, che aveva radicati interessi nel Faentino.

Numerose e articolate furono le critiche mosse in quegli anni e nei successivi dai sostenitori della Forlì-Arezzo e della Cesena-Arezzo ai criteri che avevano portato alla scelta della Faentina e a tutti coloro che vi avevano concorso. Senz'altro molte di queste osservazioni sono legate, se non altro per le modalità dell'esposizione, ad una visione localistica (ad esempio, Vigiani 1879; Giunta municipale di Forlì 1879). Si cercava di mettere in evidenza, viste le contraddizioni in cui erano caduti i vari sostenitori della Faenza-Pontassieve (Commissione Imperatori, Baccharini, Depretis), come le motivazioni addotte per la scelta di quest'ultima non fossero altro che delle giustificazioni a posteriori di una decisione già presa.

La più rilevante di queste osservazioni fu quella costituita dal mancato rispetto, da parte della Commissione Imperatori, del mandato istitutivo, che era di “far tabula rasa” delle precedenti decisioni in relazione al nuovo obiettivo di Roma capitale³⁷, portando all'accantonamento di ferrovie che avevano essenzialmente per obiettivo Firenze³⁸. La preferenza accordata alla Faentina, motivata con la constatazione che “commercialmente parlando, Firenze prevale su Roma”, fu data – affermavano i sostenitori della Forlì-Arezzo – senza considerare il rendimento futuro di quest'ultima linea in seguito ai nuovi collegamenti che essa avrebbe potuto aprire con il Veneto e anche con l'Austria e la Germania.

Inoltre, si affermava che la Faentina, sia con lo sbocco a Pontassieve, sia in misura ancora minore con quello a Firenze, era inadatta ai fini militari, per la scarsa potenzialità dovuta alle pendenze troppo elevate, per l'impossibilità di impiantare una grande stazione militare presso il capolinea toscano – cosa che invece sarebbe stato possibile fare ad Arezzo in ragione della sua posizione strategica – per la scarsa potenzialità del tratto Firenze-Pontassieve-Arezzo, che avrebbe reso inutile qualsiasi vantaggio derivante dalla costruzione della nuova linea.

Altri elementi di critica furono l'accusa mossa alla commissione di aver ipotizzato costi troppo sproporzionati³⁹ e la constatazione che la Faentina sarebbe stata una ferrovia di interesse soltanto locale, utile tutt'al più ai traffici tra Ancona e la Romagna da una parte, e Firenze e Livorno dall'altra; la Forlì-Arezzo, la Cesena-Arezzo e anche la Cesena-Perugia, invece, avrebbero potuto rappresentare, se non linee internazionali, almeno arterie di rapido collegamento tra Roma e l'Italia nordorientale. Ai sostenitori della Faentina, compresi Baccharini e Depretis, si rimproverava inoltre l'appoggio dato all' “egocentrica” Firenze che aveva già la sua rete di linee ferroviarie; né la Faentina poteva servire a risolvere la crisi economica seguita al trasferimento della capitale (Funghini 1878, 31).

Il presidente del consiglio Agostino Depretis, ministro dei Lavori pubblici *ad interim*, nel 1878, durante la discussione dei progetti di legge sulle ferrovie, ebbe occasione di pronunciarsi a favore della Faentina, esprimendo la necessità di risollevare le condizioni economiche di Firenze e affermando che la Forlì-Arezzo “presenta gli inconvenienti di attraversare territori poco produttivi e poco popolati e di non avere alcuna importanza commerciale”⁴⁰, contraddicendo anche le parole stesse della commissione⁴¹.

³⁶ Atti Parlamentari, *Camera dei Deputati*, legislatura XIII, II sessione (1878-1880), *Discussioni*, VII, tornata del 19 maggio 1879, 6341-6371; Atti Parlamentari, *Camera dei Deputati*, legislatura XIII, II sessione (1878-1880), *Discussioni*, VIII, 2ª tornata del 28 maggio 1879, 6717-6746; Atti Parlamentari, *Camera dei Deputati*, legislatura XIII, II sessione (1878-1880), *Discussioni*, VIII, tornata del 29 maggio 1879, 6747-6774. Parte dei discorsi di questi difensori degli interessi locali vennero pubblicati in un apposito opuscolo (*Ferrovia Forlì-Arezzo* 1879).

³⁷ Anche il presidente della Camera dei Deputati Domenico Farini, in apertura della citata seduta del 19 maggio 1879, ricordava come prioritario l'obiettivo di Roma nella scelta del nuovo valico ferroviario (“La Camera riconoscendo che per il completamento della rete ferroviaria del regno occorre un valico appenninico nel versante orientale con l'obiettivo di Roma (...)” (Atti Parlamentari, *Camera dei Deputati*, legislatura XIII, II sessione (1878-1880), *Discussioni*, VII, tornata del 19 maggio 1879, 6350), come aveva sostenuto nel 1877 anche Zanardelli.

³⁸ In seguito, il capolinea toscano della linea fu spostato da Pontassieve a Firenze, valicando in galleria il contrafforte di Pratolino, ma la modifica era già stata prospettata in precedenza. A tal proposito Funghini (1878) fece osservare che la Faenza-Firenze, assumendo come punto di arrivo Roma, era più lunga di 16 km rispetto alla Porrettana.

³⁹ Come già ricordato, la commissione aveva attribuito il costo di 36 milioni alla Faenza-Pontassieve e di 56 alla Forlì-Arezzo. Al riguardo, in molti opuscoli si ricorda tuttavia che, mentre per la prima linea erano state compiute soltanto valutazioni approssimative, per la seconda lo stesso progettista aveva effettuato calcoli estremamente accurati (Mercanti 1873, 28-29).

⁴⁰ La citazione, riportata in molti degli opuscoli a favore della ferrovia Forlì-Arezzo, è tratta dagli Atti parlamentari, *Camera dei Deputati*, legislatura XIII, I sessione (1876-77), *Documenti. Progetti di legge e relazioni*, VII, n. 139, “Approvazione di convenzioni pel riscatto delle ferrovie romane e meridionali, per l'esercizio della rete continentale, ed i provvedimenti per nuove costruzioni”, LXXIV. È facile immaginare quante critiche abbiano suscitato queste parole di Depretis. Si può, ad esempio, ricordare come il deputato bibbienesse Minucci, durante la seduta della Camera dei deputati del 28 maggio 1879, invitasse Depretis ad andare a riposarsi in Casentino e a respirarne le “balsamiche aure”, considerando che tali affermazioni non potevano che essere il frutto dell'affaticamento del lavoro di ministro (Atti Parlamentari, *Camera dei Deputati*, legislatura XIII, II sessione (1878-1880), *Discussioni*, VIII, 2ª tornata del 28 maggio 1879, 6721).

⁴¹ La commissione, in riferimento all'importanza commerciale del Mugello, del Casentino e della Valtiberina, quali valli attraversate dalle



Figura 3. La rete ferroviaria nell'area tra Toscana e Romagna alla fine del XIX secolo. Fonte: Istituto Cartografico Italiano, *Carta delle strade ferrate italiane*, 1889 (Bibliothèque Nationale de France, Gallica).

Infine, a giocare un ruolo determinante nella scelta della Faentina (in particolare nella variante con sbocco a Firenze) fu Alfredo Baccarini, romagnolo, più volte

linee Faenza-Pontassieve, Forlì-Arezzo e Adriatico-Tiberina, aveva affermato che l'“importanza maggiore che la prima ripete dalla vicinanza d'una grande città, è compensata nella seconda dall'esistenza di diverse industrie e nella terza dalla maggiore estensione del territorio” (*Relazione della Commissione 1877*, 71).

ministro dei Lavori pubblici (da cui allora il settore trasporti dipendeva), molto attivo nel campo ferroviario. Baccarini, che era nato a Russi in provincia di Ravenna, si batté nelle sedute della Camera del 27 e 28 maggio 1879 per l'approvazione della Faentina – che venne inserita nella legge del 29 luglio 1879 che porta il suo nome (legge n. 5002) – e, negli anni successivi, per il trasporto del suo sbocco occidentale da Pontassieve a Firenze (leg-

ge 5 giugno 1881, n. 240)⁴².

Verosimilmente, fu quindi una serie di circostanze concomitanti a giocare un ruolo decisivo a favore della Faenza-Firenze. Se, da una parte, infatti determinante era stata la presenza ad uno dei capolinea di una città come Firenze, cui va aggiunta la possibilità di un collegamento diretto tra Adriatico e Tirreno convergente su Livorno, dall'altra, egualmente importante fu l'appoggio da parte di due fra le figure più autorevoli sulla scena politica del tempo, quali Depretis e Baccarini.

Come è stato osservato (Dopolavoro ferroviario Faenza, 1993, VII; Maggi, Giovanni 2005, 70), la Faentina, che entrò definitivamente in funzione nel 1893, ebbe tuttavia un ruolo eminentemente locale, senza riuscire ad espletare la funzione di reale alternativa alla Porrettana, se non durante le due parentesi belliche⁴³. Fin dal 1879, nei mesi precedenti l'approvazione della legge 5002, il deputato aretino Fossombroni aveva sostenuto, forse peccando di municipalismo, ma con notevole lungimiranza, la necessità di costruire in un secondo tempo un'altra transappenninica⁴⁴. Nel 1882, infatti, quando ancora non erano cominciati i lavori per la Faenza-Firenze, verrà pubblicato il primo progetto di una linea "Direttissima" Firenze-Bologna, quello di Antonio Zannoni⁴⁵.

⁴² La variazione fu introdotta dal Senato nel febbraio del 1881 quando, nel corso della discussione del progetto di legge per la modifica della legge 29 luglio 1879 (Atti Parlamentari, *Senato del Regno*, legislatura XIV, I sessione (1880-1881), *Discussioni*, IV, tornata del 22 febbraio 1881, 1099-1108), venne cambiata la denominazione della linea nella tabella A ("Nuove costruzioni ferroviarie. Riparto delle spese, ordine e tempo per la costruzione delle linee di I categoria") annessa alla legge stessa. La modifica fu accolta nella nuova versione del progetto di legge presentata alla Camera (Atti Parlamentari, *Camera dei Deputati*, legislatura XIV, I sessione (1880-1881), *Documenti. Progetti di legge e relazioni*, VII, n. 95-B, "Modificazioni da introdursi nella legge 29 luglio 1879", n. 5002 (serie 2ª) sulle ferrovie complementari del Regno. Disegno di legge modificato dal Senato del Regno ripresentato dal ministro dei lavori pubblici (BACCARINI) di concerto col ministro delle finanze, *interim* del tesoro (MAGLIANI) nella tornata del 7 marzo 1881", 2) e approvata nelle tornate del 2 e 3 giugno 1881 (Panconesi, Colliva 1986; Dopolavoro ferroviario Faenza 1993; Betti Carboncini 1993).

⁴³ Ad esempio, già nel 1899, a soli sei anni dalla definitiva apertura della Faentina, la Società Adriatica, concessionaria sia di questa linea che della Porrettana, fu costretta a ridurre gli investimenti per la prima e incrementarli per la seconda (Giuntini 1984b, 134 nota 98).

⁴⁴ Atti Parlamentari, *Camera dei Deputati*, legislatura XIII, II sessione (1878-1880), *Discussioni*, VIII, 2ª tornata del 28 maggio 1879, 6379.

⁴⁵ In realtà di una linea diretta Firenze-Bologna si era già molto parlato negli anni precedenti la costruzione della Porrettana (Progetto Ciardi, 1847) e in seguito quando Antonelli studiò la Sasso-Prato (Giuntini 1984b, 98-99; Senesi 2016b, 310-311). Mancavano ancora le caratteristiche tecniche (pendenze poco elevate e curve con ampi raggi) che caratterizzeranno il progetto Zannoni e quelli successivi.

8. La costruzione della ferrovia Arezzo-Pratovecchio-Stia e il dibattito sul suo prolungamento

Approvata la Faentina e sfumata la possibilità di realizzare la tanto auspicata Forlì-Arezzo⁴⁶, il Comune di Arezzo e quelli del Casentino, insieme alla Provincia, dopo una serie di divergenze relative al tracciato, al tipo di scartamento da adottare e alla spesa⁴⁷, si costituirono in consorzio per presentare nell'ottobre 1881 la domanda di concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia per collegare il capoluogo con Stia. Tale linea era stata contemplata nella legge 5002 del 29 luglio 1879 e assegnata alla quarta categoria. Il progetto iniziale dell'ingegner Guerra, che prevedeva uno sviluppo complessivo di 44,687 km a scartamento ridotto, fu approvato con regio decreto il 29 aprile 1883; venne allora accordata la concessione per la linea che fu attribuita alla quarta categoria (per la quale lo stato contribuiva per il 60%, mentre il resto era a carico degli enti locali). Il consorzio cedette allora la concessione alla "Società Veneta per Costruzione ed Esercizio di ferrovie secondarie italiane", ma a condizione che fosse previsto lo scartamento normale, invece che ridotto, sempre nella speranza di un eventuale prolungamento verso la Romagna: le amministrazioni locali decisero di sobbarcarsi la maggiore spesa, dato che il contributo governativo sarebbe rimasto invariato. Il progetto definitivo venne poi redatto nel 1885 dagli ingegneri Negri e Foffani della Società Veneta; sempre in vista di un futuro prolungamento, le caratteristiche tecniche erano eccezionali per una linea di quarta categoria: pendenze non superiori al 14‰ e curve con raggi superiori ai 300 metri. I lavori, che furono estremamente rapidi, si conclusero nell'arco di tre anni e il 12 agosto 1888 l'intera linea venne aperta al pubblico (Ogliari, Sapi 1971, 246; Muscolino 1978; Bigozzi 2013; Senesi 2016a, 75-104; Senesi 2016b, 104-120).

Mentre si approssimava la conclusione dei lavori, a livello locale, dall'una e dall'altra parte dell'Appennino, era ricominciato un vivace dibattito a favore del collegamento di Arezzo alla Romagna, da effettuarsi attraverso il Casentino mediante il prolungamento della Arezzo-Stia: compaiono in questi anni, e in quelli successivi,

⁴⁶ In realtà, la Forlì-Arezzo fu inserita nel 1881 tra le linee che avrebbero potuto in seguito costituire un ampliamento della rete ferroviaria nazionale in alternativa ad altre tre transappenniniche: la Cesena-Arezzo, la Cesena-Perugia e la Sant'Arcangelo-Fabriano (Vigiani, 1902).

⁴⁷ Queste divergenze, che coinvolsero in particolare i comuni di Poppi e Bibbiena, portarono ad un vivace scontro "tipografico" tra le due amministrazioni. I delegati consorziali di Poppi pubblicarono un opuscolo in cui accusavano i bibbienesi del mancato rispetto dei patti stabiliti (Cipriani, Cavalieri 1881a), cui ribatté la Giunta municipale di Bibbiena (Giunta municipale di Bibbiena 1881), ma a Poppi vollero avere l'ultima parola (Cipriani, Cavalieri 1881b). Si veda anche Pozzoli 1881.



Figura 4. Il tracciato della linea Forlì-Stia in corrispondenza del valico sotto il massiccio del Falterona. Fonte: Silvestri 1888 (Biblioteca Città di Arezzo).

una serie di opuscoli che pubblicizzano l'idea. Oltre alla riproposizione del progetto Mercanti, si tratta però, in linea di massima, di proposte meno ambiziose rispetto alle precedenti. Nel corso degli anni Ottanta, infatti, prende sempre più corpo a Firenze, a Prato e a Bologna, con un forte coinvolgimento dell'opinione pubblica, il proposito di realizzare una linea "direttissima" tra i due capoluoghi regionali, secondo progetti con caratteristiche tecniche adatte ad una percorrenza veloce: curve con raggi superiori ai 500 metri, pendenze inferiori al 12‰ e scarsi dislivelli da ottenersi anche con gallerie molto lunghe⁴⁸. Anche a livello locale, ci si rese probabilm-

⁴⁸ Dopo il 1882, anno in cui Zannoni pubblica il primo progetto, l'attività dei progettisti e dei sostenitori della Direttissima Bologna-Firenze diviene frenetica: nel 1883 viene costituito a Firenze un "Comitato popolare per la ferrovia Bologna-Firenze-Roma"; nel 1884 Protche rende noto il suo progetto; nel 1885 Sugliano progetta due varianti ai tracciati Zannoni e Protche; nel 1887 viene pubblicato il progetto Caramelli-Sugliano. Non è questa la sede per fare una storia della Bologna-Firenze, per la quale si veda il vasto lavoro di Giuntini 1984b.

te conto dell'impossibilità di competere con tali progetti, anche nell'ambito della realizzazione di una linea veloce da Milano a Roma.

A queste caratteristiche più modeste rispondono appunto i successivi progetti Silvestri, Biagiotti e Pagnini. Il primo (Silvestri 1888), apparso nel 1888, promosso da un consorzio dei Comuni delle valli del Montone e del Rabbi, prevedeva la costruzione di una linea da Forlì a Stia che passava per Castrocaro, Rocca San Casciano, Portico, Premilcuore e sottopassava il massiccio del Falterona con una galleria di circa 7.500 metri, per un totale di 75 km con pendenze massime del 20‰. Silvestri ideò anche un paio di varianti nel tratto di valico, sostituendo una galleria abbastanza lunga con due più brevi, di più facile e rapida realizzazione (Senesi 2016b, 340-343).

Lo studio di Biagiotti del 1889 si limitava a progettare alcune modifiche di tracciato al progetto Mercanti (sulla base delle osservazioni formulate dalla Commissione Imperatori del 1877), senza intaccare nella sostan-

za il percorso (Arezzo-Bibbiena-Bagno di Romagna-Santa Sofia-Forlì, attraverso le valli dell'Arno, del Corsalone, del Savio e del Bidente) e potendo già contare sul tratto Arezzo-Bibbiena già realizzato. Il lavoro, che è nelle forme del progetto esecutivo, prevedeva la riduzione del numero e dell'entità delle opere d'arte, delle gallerie e del chilometraggio complessivo, a costo di aumentare fino al 20% le pendenze massime (comunque solo per tratti molto brevi), ma eliminando le larghe anse che Mercanti era stato costretto a progettare per addolcire i dislivelli (Biagiotti 1889).

Il tracciato proposto da Pagnini (1890)⁴⁹, reso noto nel 1890, prevedeva la realizzazione di un raccordo Stia-Londa-Dicomano-Borgo San Lorenzo tra la ferrovia del Casentino e la Faenza-Firenze, attraverso l'alta valle dell'Arno e, sull'altro versante, quella del torrente Moscia, della Sieve e il basso Mugello. La linea, che attraversava il contrafforte tra Arno e Sieve con una galleria di circa 2 chilometri sotto il valico Croce di Mori (o sotto quello di Caspriano) per uno sviluppo complessivo di km 33, aveva – nelle intenzioni dell'autore – l'indiscutibile vantaggio, oltre che di creare un collegamento diretto tra Arezzo e la Romagna e, di conseguenza, tra Roma e Venezia, quello di essere estremamente economica, data la brevità del percorso e l'esiguità delle opere da realizzare, e di accorciare le distanze tra l'alto Casentino e Firenze (Senesi 2016b, 337-339). In realtà, a favore della costruzione della bretella Stia-Borgo San Lorenzo, studiata nel 1882 da Giovan Battista e Giuseppe Vigiani (Vigiani 1912, 2), già nel 1887 c'era stata una serie di iniziative promosse dal Comune di Poppi, cui aderì poi anche quello di Borgo San Lorenzo (Giuntini 1984b, 171 nota 188).

Negli stessi anni tanto a Cesena, quanto in Valtiberina e a Perugia, si insiste ancora sulla possibilità di costruire la ferrovia Cesena-Arezzo e/o la Adriatico-Tiberina. Coletti (1890), infatti, autore del progetto presentato alla Commissione Imperatori, apportate alcune varianti al suo tracciato, pubblicò un opuscolo in cui evidenziava i vantaggi economici della linea così modificata e la ormai raggiunta sicurezza della stabilità dei terreni, elemento che aveva causato l'esclusione della ferrovia da parte della commissione stessa.

Alcuni anni più tardi, quando ferveva il dibattito sulla Direttissima Bologna-Roma, furono presentati, con l'appoggio dei Comuni dell'alto Casentino e del Mugello, due ulteriori progetti di collegamento ferroviario tra il Casentino e il Mugello, anche in seguito all'apertura nel 1911 della variante per la Valdisieve della Faentina

⁴⁹ In realtà non si tratta di un progetto vero e proprio, ma solo di una descrizione sommaria del tracciato e delle sue caratteristiche tecniche. A favore di Pagnini si esprime in un opuscolo anche Giovanni Begotti (1890).



Figura 5. Un treno a vapore della ferrovia Arezzo-Stia in transito sul ponte sul torrente Sova presso Ponte a Poppi, in una cartolina dei primi del Novecento. Fonte: Comune di Poppi, Archivio storico.

(Pontassieve-Borgo San Lorenzo), che aveva ridotto il tratto da costruire al solo braccio Stia-Dicomano. Si ha notizia di due studi: quello di Giuseppe Vigiani (1912), che in sostanza è la riproposizione del progetto di circa trent'anni prima⁵⁰, e quello dei laureandi ingegneri Fabio Folli e Alessandro Crostarosa (1911). Entrambi, in linea di massima, prevedevano uno sviluppo di 25 chilometri, con una galleria di valico di 5 chilometri e pendenze massime intorno al 25%. (Giuntini 1984b, 193 nota 19).

Al di fuori dell'ambito cittadino, o tutt'al più provinciale, questi progetti ebbero poca o nessuna risonanza, anche perché nell'ultimo decennio del secolo, una volta completata la rete nazionale fondamentale, la scena politica fu più che altro dominata da temi, quali i seri problemi economico-finanziari, le guerre coloniali e l'instabilità politica con il rischio di una crisi istituzionale dello Stato. Continuarono comunque in questi anni gli studi per la Firenze-Bologna, che nel 1901 ricevette la sua prima consacrazione ufficiale quando il primo ministro Zanardelli, in un suo intervento alla Camera dei deputati, ne promise la realizzazione (Giuntini 1984b, 104-134).

Il più sereno clima politico e la positiva congiuntura economica che si aprirono con l'età giolittiana resero possibile la ripresa del dibattito sulla Direttissima, stimolato anche dalle discussioni sulla nazionalizzazione

⁵⁰ Il progetto del 1882, redatto insieme al padre Giovan Battista come afferma lo stesso autore, rimase lettera morta e fu conservato presso l'archivio del Comune di Dicomano (*supra*). È interessante ricordare come Vigiani proponesse, in alternativa, anche una linea a cremagliera, di minor costo, che avrebbe potuto assolvere anche ad una finalità turistica, probabilmente sull'onda del successo della Sant'Ellero-Saltino, aperta pochi anni prima.

dell'intera rete ferroviaria, decretata poi nel 1905. Anche in ambito locale, ad Arezzo ed in Romagna, tornò ad affacciarsi l'idea di un collegamento ferroviario diretto tra Arezzo e la Romagna alternativo alla Firenze-Bologna. Pur non rientrando nei limiti cronologici di questa indagine, meritano di essere ricordati gli studi redatti da Vigiani (1902), Naldoni (1904) e Fiorentini (1911). Si trattò tuttavia di progetti, che nonostante il sostegno da parte delle comunità e dei politici locali, per motivi tecnici o geografici non potevano aspirare ad una reale concorrenza con la Firenze-Bologna (Giuntini 1984b; Senesi 2016b, 333-336 e 343-349).

Furono questi gli ultimi sussulti, senza seguito, del progetto di ferrovia da Arezzo alla Romagna: nel 1913 cominciarono i lavori per la Bologna-Firenze e due anni dopo l'Italia entrava in guerra. Negli anni successivi gravi problemi di ordine politico ed economico riempirono la vita del Paese, assorbendo completamente l'interesse dei governi e dell'opinione pubblica. Nonostante ciò, ancora tra il 1923 e il 1924, si ritornò a parlare di questi progetti, probabilmente anche in conseguenza della lentezza con cui procedevano i lavori per la realizzazione della Direttissima Bologna-Firenze, che venne infatti aperta solo nel 1934.

In realtà, anche in tempi recenti, come alternativa al tratto appenninico della linea ad Alta Velocità attraverso il Mugello e l'alta valle del Santerno, si è tornati a parlare di un collegamento diretto tra Arezzo e Forlì attraverso il Casentino e le valli del Bidente e del Rabbi con galleria di valico di 16 chilometri. Tra gli obiettivi del promotore: la creazione di un valico appenninico per la nuova linea che si raccordasse alla vecchia in luoghi diversi dai già congestionati nodi di Bologna e Firenze, l'abbreviamento del percorso fra Roma e il Nord, contribuendo nel contempo a colmare il vuoto ferroviario esistente a sud-est di Firenze e la creazione di una linea diretta per Venezia e l'Italia nordorientale in previsione della futura realizzazione della linea costiera da Ravenna a Venezia evitando la deviazione per Ferrara e Rovigo⁵¹.

9. Conclusioni

La storia dei progetti di ferrovie transappenniniche facenti capo ad Arezzo e dirette in Romagna si presta ad una serie di considerazioni, sia di ordine generale, che possono essere estese allo sviluppo delle reti di trasporto

nel loro complesso, sia riconducibili a una serie di circostanze specifiche che determinarono invece la realizzazione di collegamenti alternativi. Il dibattito analizzato va senz'altro inserito nel contesto delle politiche ferroviarie che caratterizzarono il nostro Paese nei decenni postunitari e della grande attenzione per le costruzioni ferroviarie da parte delle comunità locali. Le decisioni che determinarono la scelta di un tracciato rispetto ad altri sono da ricollegare senz'altro a una concomitanza di elementi, per certi aspetti strettamente interdipendenti tra loro, tra i quali intervengono sia fattori squisitamente geografici, sia altri legati alle circostanze economiche o politiche.

Oltre agli aspetti economici connessi ai costi di costruzione ed esercizio, che a loro volta dipendono da elementi quali la lunghezza e le caratteristiche tecniche dei tracciati, sicuramente hanno svolto un ruolo determinante aspetti politici, legati anche a dinamiche clientelari e "elettorali", che, come è stato più volte osservato, nel caso delle realizzazioni ferroviarie ottocentesche, hanno senz'altro pesato in modo significativo. "Dopo l'unità, infatti, il municipalismo ferroviario (...) venne ulteriormente accentuato e diversi tronchi in tutta la penisola si caratterizzarono come 'ferrovie elettorali': linee promesse, cioè da deputati e notabili a livello locale ai propri elettori interessati a uscire dall'isolamento e a inserirsi a pieno titolo nella civiltà del XIX secolo; isolamento che solo la sbuffante locomotiva sembrava in grado di superare. Il localismo trovò una delle sue maggiori consacrazioni [proprio] nella questione della "transappenninica", dato che ogni città posta a uno dei due capolinea e ogni centro delle valli attraversate vedeva nell'arrivo del treno un elemento di progresso e di sviluppo che avrebbe potuto condizionare notevolmente le sorti di un territorio. E per certo, in molti casi, le ferrovie hanno effettivamente rappresentato un volano per lo sviluppo urbanistico, economico e sociale di intere aree o singoli centri (si veda, ad esempio, Maggi 2001, 81-90; Rombai 2003, 31-36).

Riguardo al caso specifico, potrebbe essere opportuno approfondire le implicazioni politiche ed economiche legate all'opzione per la Faentina, rispetto agli altri tracciati presi in considerazione nella scelta di un valico ferroviario alternativo alla Porrettana nell'Appennino centro-settentrionale. Già all'epoca, infatti, si affermava apertamente che la decisione a favore della Faenza-Firenze andava senz'altro vista come ricompensa al gruppo politico toscano – ed essenzialmente fiorentino – che nel 1876 si era schierato contro il progetto di nazionalizzazione delle ferrovie, determinando la caduta della Destra Storica. D'altronde, l'intera vicenda va collocata nel contesto politico-economico di quegli anni, a livello tosca-

⁵¹ L'ipotesi è stata presentata in occasione di un convegno tenutosi a Pratovecchio nel 1982 da Guido Molinacci, allora direttore dell'Ufficio lavori del Compartimento di Firenze delle Ferrovie dello Stato (Comune di Pratovecchio 1982).

no in particolare, in cui avevano un peso determinante i legami esistenti tra la classe dirigente liberale e i grandi gruppi industriali e finanziari, stabiliti proprio tramite il sistema delle concessioni e delle commesse statali per le grandi opere pubbliche. Anche se forse in parte dettata da un interesse localistico, è particolarmente interessante, a questo proposito, per la lucidità dell'analisi e la straordinaria attualità, la testimonianza di uno degli autori degli opuscoli presi in considerazione: "Le rivalità di campanile, le influenze parlamentari, le occulte ragioni politiche, gli odi di parte e la guerra mossa dai minacciati interessi privati, fecero sì che non sempre si seguisse la miglior via. Anzi in questa parte si è proceduto a sbalzi, senza un criterio ben definito, senza uno scopo chiaro da raggiungere, senza un'analisi minuta e coscienziosa dei mezzi disponibili in relazione ai bisogni da soddisfare" (Begotti 1890, 10).

Tra gli aspetti più propriamente geografici, per la realizzazione di un'infrastruttura destinata a superare una catena montuosa, oltre alle caratteristiche geo-litologiche dei terreni, è la morfologia del territorio e la disposizione delle valli a condizionare il percorso delle infrastrutture, determinando la presenza di corridoi naturali di comunicazione. Nella costruzione delle ferrovie, nelle quali per non dover ridurre la velocità è utile contenere il più possibile le pendenze ed accrescere i raggi delle curve, è evidente che tali aspetti hanno pesato molto più in passato rispetto ad oggi, dato che è possibile costruire anche lunghi tratti in galleria, come è avvenuto per la linea ad alta velocità della Firenze-Bologna.

La dorsale appenninica presenta nella sezione tosco-emiliano-romagnola un andamento nordovest-sudest fino al massiccio del Fumaiolo, dove piega più decisamente verso sud nel tratto umbro-marchigiano. La conformazione dei due versanti è caratterizzata da una forte asimmetria, legata alla diversa disposizione della rete idrografica rispetto allo spartiacque principale. In quello toscano la caratteristica fondamentale è la presenza di vallate che formano ampie conche, alcune con andamento pressappoco N-S come la Valtiberina e il Casentino, altre più o meno parallele alla direzione della catena come il Mugello, la Garfagnana e la Lunigiana; nel versante emiliano-romagnolo si ha invece una serie di valli strette, disposte a pettine, con orientamento più o meno perpendicolare a quello della dorsale, cioè nordest-sudovest, mentre nell'Appennino marchigiano i solchi fluviali hanno andamento all'incirca est-ovest (Sestini 1963, 81-86, 90-91, 97-102). Di conseguenza, mentre le valli marchigiane si prestano alla realizzazione di collegamenti trasversali, quelle romagnole ed emiliane sono più adatte agli itinerari longitudinali, anche se con l'inconveniente di piegare verso nordovest. Nel versante toscano

il discorso si fa più complesso per la maggiore varietà ed irregolarità del sistema orografico: valli come il Casentino, l'alta Valtiberina e la valle del Bisenzio, per il loro andamento nord-sud, si prestano particolarmente alla realizzazione di collegamenti longitudinali.

È evidente che per la definizione del percorso delle infrastrutture all'elemento fisico si affianca però anche la distribuzione dei centri maggiori, dove si concentrano le funzioni amministrative ed economiche. Pertanto, se la scelta della Faentina, anche per l'andamento del percorso, non si è rivelata particolarmente felice, il percorso della Direttissima per le valli del Bisenzio e del Setta e del Savena è particolarmente adatto sia dal punto di vista orografico che per aver consentito di connettere Firenze con Bologna, lungo la dorsale Roma-Milano.

Tutte queste considerazioni che hanno condotto a determinate scelte infrastrutturali sono state oggetto di un animato dibattito nell'epoca "eroica" delle ferrovie e sono richiamate anche nella pubblicistica esaminata in questo lavoro, dalla quale emerge anche l'insieme di aspirazioni delle comunità locali nei confronti del treno, visto come "mito di progresso". Proprio, questo aspetto ci sembra confermare l'interesse per l'analisi della documentazione storica "la cui identificazione e interpretazione diviene un'operazione fondamentale ai fini della conoscenza storica dei luoghi, della possibilità di far emergere il loro racconto identitario, di individuare le permanenze e successive trasformazioni degli elementi tangibili e intangibili dei territori" (Spagnoli, Varasano 2016, 196).

Riferimenti bibliografici

Altara, E. (2012). *Compendio storico-tecnico delle Ferrovie Italiane*, 2 voll. Cortona, Calosci.

Arezzo e il suo avvenire nell'attuazione di una ferrovia tosco-romagnola (1866). Arezzo, tip. Gagliani,.

Arpinati, G. (1861). *Sulla maggiore utilità della linea di ferrovia da Firenze a Forlì per Pontassieve, Dicomano, Val del Casentino e Val del Bidente. Osservazioni statistiche ed economiche*. (...). Firenze, tip. Stamperia sulle Logge del Grano.

Aymonimo, C. (1873). *Considerazioni militari sulle ferrovie italiane*. Roma, tip. Voghera.

Baldi, N., Ciabatti, A. (2013). *Faentina. Guida fra storia e natura attraverso l'Appennino*. Firenze, Pegaso.

Begotti, G. (1890). *Lettera (...) all'Ingegnere Francesco Pagnini a proposito della ricongiunzione della linea ferrata Faentina colla Casentinese col braccio Borgo San Lorenzo-Stia*. Palermo, tip. Vena.

- Berselli, A. (1958). La questione ferroviaria e la “rivoluzione parlamentare” del 18 marzo 1876. *Rivista storica italiana*, 70 (2), 188-238; (3), 376-420.
- Betti Carboncini, A. (1993). *Faentina cento anni*. Cortona, Calosci.
- Biagiotti, V. (1889). *Studio sommario per il completamento della ferrovia Arezzo-Forlì sulla traccia del progetto dell'ingegnere Mercanti*. Bibbiena, tip. Borghi.
- Bigozzi, G. (2013). *LFI – La Ferroviaria Italiana. Cento anni di storia*. Arezzo, Helicon, 2013.
- Castiglioni, B. (1936). *La rete ferroviaria italiana e il movimento dei viaggiatori*. Padova, Zannoni.
- Cecchini, C. (1905). La distribuzione delle ferrovie in Italia. *Rivista Geografica Italiana*, 12, 10-27.
- Cipriani, V., Cavaliere, G. (1881a). *La verità sulla Ferrovia Casentinese*. Poppi, tip. Vignali.
- Cipriani, V., Cavaliere, G. (1881b). *Risposta all'opuscolo della Giunta municipale di Bibbiena edito il 24 dicembre 1881 coi tipi Borghi*. Poppi, tip. Vignali.
- Coletti, O. (1878). *Ferrovia da Cesena ad Arezzo per le valli del Savio e del Corsalone. Progetto studiato nel 1874 a cura del Municipio di Cesena pel nuovo valico dell'Appennino fra Porretta e Fossato*. Cesena, tip. Collini, 1878.
- Coletti, O. (1890). *Calcoli e confronti fra le linee di Forlì-Arezzo, Cesena-Arezzo, Cesena-Perugia che concorrono a comporre la direttissima Roma-Venezia. Relazione*. Cesena, tip. Vagnuzzi.
- Comune di Pratovecchio (1982). *La ferrovia in Casentino: origine, situazione e sviluppo*, atti del convegno (Pratovecchio, 20 novembre 1982), dattiloscritto.
- Cori, B. (1962). *La ferrovia Pisa-Roma. Studio geografico*. Pisa, Libreria Goliardica (“Pubblicazioni dell'Istituto di Geografia dell'Università di Pisa”, 9).
- Cresta, A. (2019). Mobilità sostenibile e valorizzazione turistica delle aree interne: i treni storici tra identità e paesaggio. *Bollettino della Associazione Italiana di Cartografia*, 168, 92-105.
- Deputazione provinciale di Forlì (1903). *Progetti di ferrovia interessanti la provincia di Forlì per una linea diretta alla capitale. Considerazioni e raffronti con la linea Forlì-Arezzo-Roma dell'Ing. Mercanti*. Forlì, tip. Croppi.
- Dopolavoro ferroviario Faenza (a cura di). (1993). *Strada ferrata Faentina cent'anni*. Faenza, tip. Valgimigli.
- Ferrovia Forlì-Arezzo. Ordine del giorno approvato alla Camera dei Deputati e discorsi e dichiarazioni degli onorevoli Guarini, Minucci e Fossombroni*. Roma, tip. Botta, 1879.
- Fiorentini, D. (1911). La vera direttissima Milano-Roma e le nuove comunicazioni ferroviarie tra la Romagna e la Toscana. *Rassegna dei Lavori Pubblici e delle Strade Ferrate*, 12 settembre 1911.
- Folli, F., Crostarosa, A. (1911). *Studio della Linea Ferroviaria Stia-Dicomano*. Roma, tip. Ferri.
- Funghini, V. (1878). *Ferrovia Forlì-Arezzo e Faenza-Firenze. Osservazioni e rilievi (...)*. Arezzo, tip. Racuzzi.
- Gallia, A. (2015). Il porto e la ferrovia nei processi di territorializzazione dell'area di Civitavecchia (XIX-XXI secolo). *Geostorie*, 23 (1-2), 69-92.
- G[andolfi], A. (1873). *La nostra rete ferroviaria e la difesa dello Stato*. Verona, tip. Civelli.
- Giovani, A., Maggi, S. (2005). *Muoversi in Toscana. Ferrovie e trasporti dal Granducato alla regione*. Bologna, Il Mulino.
- [Giunta municipale di Bibbiena] (1881). *Risposta all'opuscolo “la verità sulla Ferrovia Casentinese” edito in Poppi coi tipi Vignali*. Bibbiena, tip. Borghi.
- Giuntini, A. (1984a). I progetti ferroviari di comunicazione fra la Romagna e la Toscana: rassegna e note critiche. *Studi romagnoli*, 35, 401-426.
- Giuntini, A. (1984b). *I giganti della montagna. Storia della ferrovia Direttissima Bologna-Firenze (1845-1934)*. Firenze, Olschki.
- Giuntini, A. (1987). *Treni nel verde. Strade ferrate in Toscana dalle origini ad oggi*. Firenze, Alinari.
- Giuntini, A. (1991). *Leopoldo e il treno. Le ferrovie nel Granducato di Toscana 1824-1861*. Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane.
- Giuntini, A. (2001). *Il paese che si muove. Le ferrovie in Italia fra '800 e '900*. Milano, FrancoAngeli.
- Giuntini, A., Pavese, C. (a cura di). (2004). *Reti, mobilità, trasporti: il sistema italiano tra prospettiva storica e innovazione*. Milano, FrancoAngeli.
- Ippolito, F. (1988). Lo Stato e le Ferrovie. In Ippolito, F. *Amici e maestri: personaggi, fatti e letture: ricordi di un quarantennio*. Bari, Dedalo, 85-135.
- Lorenzetti, R. (a cura di). (1989). *La questione ferroviaria nella storia d'Italia. Problemi economici sociali politici e urbanistici*. Editori Riuniti, Roma.
- Maggi, S. (2001). *Politica ed economia dei trasporti (seco-*

- li XIX-XX). *Una storia della modernizzazione italiana*. Bologna, Il Mulino.
- Maggi, S. (2003). *Le ferrovie*. Bologna, Il Mulino (seconda edizione 2012).
- Maggi, S. (2005). *Storia dei trasporti in Italia*. Bologna, Il Mulino.
- Maravigna, P., La Greca, O. (2011). Le stazioni ferroviarie di Roma. 150 anni di spazialità funzionale. *Geostorie*, 19 (1-3), 167-205.
- Melelli, A. (1973). *La ferrovia Ancona-Roma*. Bologna, Calderini.
- Mercanti, L. (1873). *Ferrovie italiane. La vera linea centrale da sostituirsi alla Porrettana*. Firenze, tip. "Gazzetta d'Italia".
- Mercanti, L. (1876). *Progetto della linea ferrata Forlì-Arezzo. Relazione riassuntiva e documenti di corredo pubblicati a cura della Commissione consorziale*. San Giovanni Valdarno, tip. Righi.
- Minetti, A., Galante, P. (1988). Le ferrovie nell'Appennino centrale. *Proposte e Ricerche*, 20, 258-264.
- Montebelli, S. (2017). Retro-prospettive del sistema ferroviario italiano. Dall' "Istinto di segregazione" alla mobilità integrata. *Trasportes, Servicios y Telecomunicaciones - TST*, 34, 96-124. 96-124.
- Monti, C. (1867). *Nuova strada ferrata nazionale ed internazionale dalla Venezia e dall'Europa centrale a Roma e di secondo passaggio dell'Appennino*. Città di Castello, tip. Lapi.
- Monti, C. (1879). *Origine fasi e stato della nuova strada ferrata Adriatico-Tiberina*. Perugia, 1879.
- [Mori, P., Mancini, G.] (1863). *Rapporto intorno al Progetto di una Strada ferrata da Cesena ad Arezzo letto nell'Adunanza del Consiglio Comunale d'Arezzo de' 5 Novembre 1863*. Arezzo, tip. Bellotti.
- Mundula, L., Spagnoli, L. (2016). Le linee ferroviarie: il riutilizzo di un anti-common per la rigenerazione territoriale. *Semestrare di studi e ricerche di geografia*, 27 (2), 151-164.
- Muscolino, P. (1978). *Le ferrovie secondarie di Arezzo*. Cortona, Calosci.
- Naldoni, L. (1904). *La vera Direttissima fra Roma e l'Alta Italia*. Arezzo, tip. Sinatti.
- Ogliari, F., Sapi, P. (1971). *Storia dei trasporti italiani, VI, Segmenti di lavoro. Toscana Umbria Marche*. Milano, Archeotipografia.
- Oppido, S. (2014). La valorizzazione diffusa: il riuso del patrimonio ferroviario dismesso. *BDC - Bollettino del Centro Calza Bini*, 14 (1), 221-236.
- Pagnini, G. (1890). *La ricongiunzione della Faentina alla Casentinese ovvero una ferrovia da Borgo San Lorenzo a Stia riguardata come Strada Militare e di abbreviamento fra Venezia e Roma*. Poppi, tip. Vignali.
- Panconesi M., Colliva M. (1986). *Cara Faentina. La linea Faenza - Marradi - Fiesole - Firenze e la sua storia*. Bologna, Ponte Nuovo.
- Pancrazi, A. (1878). *Ferrovia internazionale-militare Forlì-Arezzo. Lettera dell'ex-deputato (...) all'onorevole Tommaso Minucci deputato al Parlamento*. Firenze, tip. "Gazzetta d'Italia".
- Pozzoli, P. (1881). *La ferrovia Casentinese e i suoi oppositori*. Firenze, tip. Faziola.
- Pozzolini, C. (1873). Lettera al sig. Emanuele Mattei. *La Nazione*, 22 marzo 1873.
- Rombai, L. (2003). *Ferrovie e ambiente nella Toscana dell'Ottocento*. In Orefice, G. (a cura di). *Strade ferrate e stazioni: nuovi paesaggi urbani e territoriali*. Roma, Kappa ("Storia dell'Urbanistica Toscana, IX), 17-38.
- Sabatini, G. (a cura di). (1996). *La rivoluzione dei trasporti in Italia nel XIX secolo. Temi e materiali sullo sviluppo delle ferrovie tra questione nazionale e storia regionale*. Amministrazione Provinciale, L'Aquila.
- Scarabelli, C. (1862). *Sulla convenienza di studiare una ferrovia da Cesena ad Arezzo*. Bologna, tip. Monti.
- Scarabelli, C. (1864). *Studi per le ferrovie da Ferrara a Lugo, da Cesenatico a Cesena e da Cesena ad Arezzo. Riasunto ed esame (...)*. Bologna, tip. Monti.
- Schram, A. (1997). *Railways and the formation of the Italian State in the Nineteenth Century*. Cambridge, Cambridge University Press.
- Senesi, M. (2016a). *Le ferrovie di Arezzo: dalla Ferdinanda alla Arezzo-Sinalunga*. Cortona, Calosci.
- Senesi, M. (2016b). *Oltre un secolo di ferrovie in Toscana e dintorni: preunitarie, in esercizio, dismesse, progettate e non realizzate*. Firenze, Aska.
- Sestini, A. (1963). *Il paesaggio*. Milano, T.C.I. ("Conosci l'Italia", 7).
- Silvestri, A. (1888). *Traccie d'avviso per un progetto di ferrovia Forlì-Stia a completamento della Forlì-Arezzo. Pubblicazione fatta a cura del Comune di Rocca San Casciano*. Rocca San Casciano, tip. Cappelli.

Spagnoli, L., Varasano, L. (2016). I paesaggi ferroviari lucani: dalle fonti documentali ai tracciati delle ferrovie dismesse. *Geostorie*, 24 (3), 187-215.

Spagnoli, L., Varasano, L. (2020). Dalla ferrovia Lagonegro-Spezzano Albanese alla 'Ferrovia Ciclabile Lucana': le tecnologie digitali per la fruizione e valorizzazione turistica del Lagonegrese-Pollino. *Bollettino dell'Associazione Italiana di Cartografia*, 170, 145-164.

Tommasi Crudeli, C. (1877). *Ferrovia Forlì-Arezzo. Lettera al signor Cavalier Angelo Mascagni ff. di sindaco di Arezzo*. Arezzo, tip. Bellotti.

Vigiani, G. B. (1872). *Della più breve ferrovia da Bologna a Roma*. Firenze, tip. Gazzetta d'Italia.

Vigiani, G. B. (1878). *Ancora sulla ferrovia Forlì-Arezzo*. Arezzo, tip. Racuzzi.

Vigiani, G. B. (1879). *Nuovi rilievi sul valico dell'Appennino tra Porretta e Fossato*. Arezzo, tip. Racuzzi.

Vigiani, G. (1902). *La direttissima da Milano, da Verona, da Mestre a Roma per Forlì, S. Sofia, Pratovecchio-Stia, Arezzo. Kilometri 67 da costruirsi*. Stia, tip. Cianferoni.

Vigiani, G. (1912). *Tracce sommarie per una ferrovia Pratovecchio-Stia-Dicomano (...)*. Stia, tip. Cianferoni.

Weber, C. (1933). Appunti sulla distribuzione delle ferrovie in Italia. *Bollettino della Società Geografica Italiana*, serie 6, 1, 411-419.

Atti Parlamentari, *Senato del Regno*, legislatura XIV, I sessione (1880-1881), *Discussioni*, IV, tornata del 22 febbraio 1881.

Atti Parlamentari, *Camera dei Deputati*, legislatura XIV, I sessione (1880-1881), *Documenti. Progetti di legge e relazioni*, VII, n. 95-B, "Modificazioni da introdursi nella legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª) sulle ferrovie complementari del regno. Disegno di legge modificato dal Senato del Regno ripresentato dal ministro dei lavori pubblici (BACCARINI) di concerto col ministro delle finanze, interim del tesoro (MAGLIANI) nella tornata del 7 marzo 1881".

Legge 29 luglio 1879, n. 5002 "Legge che autorizza la costruzione di linee ferroviarie di completamento" (30 luglio 1879, n. 177).

Legge 5 giugno 1881, n. 240 "Legge che modifica l'altra legge 29 luglio 1879 sulle ferrovie complementari del Regno" (pubblicata nella Gazzetta Ufficiale del Regno il 6 giugno 1881, n. 131).

Relazione della Commissione per la scelta d'un nuovo valico ferroviario dell'Appennino tra quelli di Porretta e Fossato (1877). In Atti parlamentari, *Camera dei deputati*, legislatura XIII, I sessione (1876-77), *Documenti. Progetti di legge e relazioni*, n. 139-A, "Allegati tecnici alla relazione che accompagna il progetto di legge relativo all'approvazione di convenzioni pel riscatto delle ferrovie romane e meridionali, per l'esercizio della rete continentale, ed i provvedimenti per nuove costruzioni".

Atti parlamentari e legislazione

Atti Parlamentari, *Camera dei Deputati*, legislatura XIII, I sessione (1876-1877), *Discussioni*, IV, tornata del 6 giugno 1877.

Atti parlamentari, *Camera dei Deputati*, legislatura XIII, I sessione (1876-77), *Documenti. Progetti di legge e relazioni*, VII, n. 139, "Approvazione di convenzioni pel riscatto delle ferrovie romane e meridionali, per l'esercizio della rete continentale, ed i provvedimenti per nuove costruzioni".

Atti Parlamentari, *Camera dei Deputati*, legislatura XIII, II sessione (1878-1880), *Discussioni*, VII, tornata del 19 maggio 1879.

Atti Parlamentari, *Camera dei Deputati*, legislatura XIII, II sessione (1878-1880), *Discussioni*, VIII, 2ª tornata del 28 maggio 1879.

Atti Parlamentari, *Camera dei Deputati*, legislatura XIII, II sessione (1878-1880), *Discussioni*, VIII, tornata del 29 maggio 1879.