

# L'UNIVERSO

ESTRATTO DEL PRIMO ARTICOLO  
DEL SUPPLEMENTO

*LA STRADA FERRATA  
DA FIRENZE PER FAENZA*

LE PRIME STRADE FERRATE PREUNITARIE

## LE PRIME STRADE FERRATE PREUNITARIE

### *Regno delle Due Sicilie*

La ferrovia Napoli-Portici fu la prima linea ferroviaria costruita nella nostra penisola, nel Regno delle Due Sicilie; fu inaugurata il 3 ottobre 1839, era lunga 7,25 km ed era a doppio binario. Riportiamo nella figura il quadro ad olio dipinto da Salvatore Fregola (1799-1871) che ha immortalato l'evento dell'inaugurazione della strada ferrata. Il primo convoglio era composto da una locomotiva a vapore di costruzione inglese (Longridge), battezzata Vesuvio, e da otto vagoni; la locomotiva pesava 13 tonnellate con una potenza di 65 CV che consentiva una velocità di 50 km/h. La caldaia era fasciata da liste di legno pregiato, tenute insieme da quattro cerchiature in ottone. Il *tender* a due assi trasportava sia l'acqua sia il carbone.

La costruzione della ferrovia Napoli-Portici fu importante non solo perché affiancò il Regno delle Due Sicilie alle più grandi potenze europee, ma fu anche di stimolo agli altri Stati dell'Italia preunitaria, spingendoli ad affrontare l'avventura della costruzione delle strade ferrate.



*Salvatore Fregola, Inaugurazione della strada ferrata Napoli-Portici, 1839*  
(Wikimedia Commons).

## **Regno Lombardo-Veneto**

Nel Regno Lombardo-Veneto la prima ferrovia che avrebbe dovuto unire Milano con Como, fu progettata da Zanino Volta, figlio del celebre scienziato, e da Bruschetti di Milano: ebbero la concessione, ma il progetto rimase sulla carta. Nell'aprile del 1838 venne data un'altra concessione alla ditta Holhammer di Bolzano per la costruzione di una strada ferrata da Milano a Monza: fu inaugurata il 18 agosto 1840, fu la seconda linea realizzata nella penisola italiana e la prima del Regno Lombardo-Veneto. Il primo treno percorse i 15 km del tragitto in soli 17 minuti con una velocità di 46 km all'ora. Negli anni successivi si aggiunsero anche le locomotive Brianza, Monza e Lambro.



*Antica stazione di Milano: il fabbricato viaggiatori e la tettoia, riproduzione da Giornale dell'Ingegnere e Architetto, gennaio 1865 (Wikimedia Commons).*

## **Regno di Sardegna**

Il Governo Piemontese deliberò che il sistema delle ferrovie sabaude inizialmente dovesse partire da due grandi linee principali: una che unisse Genova a Torino, passando per Alessandria, e l'altra che partisse da Alessandria e arrivasse al Lago Maggiore, attraversando la Lomellina. Dopo aver ultimato gli studi preliminari delle linee, il 13 febbraio 1845 fu deliberata la costruzione delle linee a spese dello Stato. Il tratto da Torino a Moncalieri della prima linea fu inaugurato nel settembre 1848, mentre la linea intera fu inaugurata il 24 dicembre del 1855; l'altra fu completata interamente nel giugno dello stesso anno.



*La stazione Dora, la più antica stazione ferroviaria di Torino, con il piazzale della barriera di Lanzo, in Piazza Baldissera. La stazione, la cui costruzione risale al 1858, è stata demolita nel 2011 (cartolina illustrata d'epoca, collezione privata).*

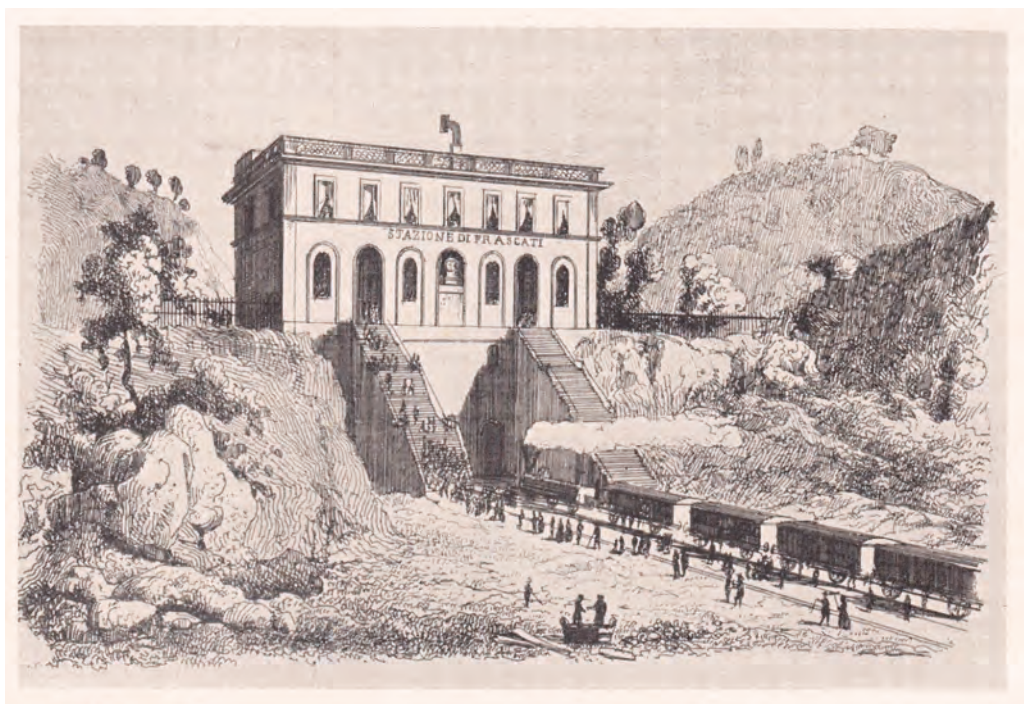
## **Stato Pontificio**

Le vicende dello sviluppo della rete ferroviaria in questo Stato ci interessano in modo particolare, in quanto strettamente connesse con quelle della ferrovia Faentina che doveva unire il porto di Livorno con lo Stato Pontificio.

I primi progetti di costruzione di ferrovie nello Stato Pontificio furono concepiti sotto il pontificato di Gregorio XVI, ma non trovarono un esito in quanto il Pontefice, come è ben noto, era fortemente contrario all'introduzione del trasporto ferroviario nello Stato della Chiesa. L'elezione del nuovo papa, Pio IX, a metà del 1846, sbloccò la situazione.

La politica del nuovo Pontefice fece ritenere possibile un'apertura verso lo sviluppo delle ferrovie nello Stato; apertura non estranea all'idea politica che serpeggiava sulla nascita di una federazione (lega) degli Stati Italiani con a capo il Pontefice, idea che apparteneva al pensiero politico di Vincenzo Gioberti, basato su un progetto riformistico moderato che faceva leva sugli antichi valori cristiani dell'Italia e che aveva mobilitato i moderati liberali italiani.

Poiché lo Stato Pontificio avrebbe avuto un posto centrale nella politica generale, si presentò anche molto importante il problema dei collegamenti tra le città italiane per lo sviluppo del commercio. Inoltre anche l'Austria considerava lo Stato della Chiesa molto importante per gli interessi e il passaggio delle merci tra il Nord e il Sud del Paese.



*Antica stazione di Frascati Campitelli da una stampa dell'epoca (Wikimedia Commons).*

Pio IX, ben consapevole di tutte queste problematiche, costituì una società nazionale per lo sviluppo e la costruzione delle ferrovie che iniziò, dopo qualche anno, la costruzione della ferrovia Roma-Frascati in servizio dal 1856, seguita poi da altre linee quali la Roma-Civitavecchia (1859) e, più tardi, la Pio Centrale (1866) tra Roma e Ancona, così chiamata in onore del papa. Ricordiamo che già dal 1851 era iniziata – con alterne vicende e per la tratta di competenza – la costruzione della Strada Ferrata dell'Italia Centrale della quale parleremo successivamente.

### CURIOSITÀ

Fin dalla sua nascita, la ferrovia fu anche oggetto di disapprovazione da parte di uomini illustri; citiamo tra questi il politico e storico francese Adolph Thiers (1799-1877) che chiamò la ferrovia «un jouet d'enfant» (un giocattolo da bambini). Napoleone Bonaparte la definì un'opera diabolica.

Il fisico francese François Jean Dominique Arago (1786-1853) non riteneva possibile che due 'liste di ferro' potessero cambiare il mondo e metteva in guardia i viaggiatori in quanto il fumo della locomotiva poteva essere pericoloso per la respirazione e addirittura essere causa di tisi.

Ma soprattutto la diffidenza verso la ferrovia da parte di molte persone era generata dai primi incidenti ferroviari. A questo proposito, a Londra, Dyonisus Lardner, professore di fisica e astronomia nell'università della città, ai suoi allievi impartiva lezioni su come salvarsi dai pericoli dei treni.

Naturalmente i più erano entusiasti delle linee ferrate, tra i quali l'economista tedesco Friedrich List e il poeta e deputato francese Alphonse de Lamartine, il quale vedeva nella ferrovia un cambiamento positivo del modo di vivere della gente. Citiamo ancora, tra gli entusiasti, il Conte di Cavour e il Re Carlo Alberto, il quale vedeva nella ferrovia un motivo di prosperità per la Nazione; ricordiamo a questo proposito un suo scritto del 1842: «Son persuaso di non poter meglio utilizzare le sempre crescenti risorse e il fiorente credito delle regie finanze, che col procurare ai popoli da Dio commessi al mio affetto, un nuovo elemento di generale prosperità».

I governi dei vari Stati cercarono di controllare il prezzo dei biglietti, con disposizioni e con leggi ad hoc, al fine di renderli accessibili ai vari ceti sociali della popolazione e così diffondere l'uso del treno; è il caso del Parlamento inglese che per primo in Europa obbligò le compagnie ferroviarie a far circolare treni, i cosiddetti *cheap trains* (treni a buon mercato), con tariffe ridotte, che non superassero la cifra di un penny per miglio (1,60 km).

## LE PRIME STRADE FERRATE DEL GRANDUCATO DI TOSCANA

La notizia della ferrovia inglese che collegava le miniere di carbone di Shildon con Stockton-on-Tess e Darlington, inaugurata nel 1825 e adibita sia al trasporto merci sia al trasporto passeggeri, fece il giro del Mondo e suscitò ovunque grande interesse, e anche in Toscana.



Carta Geometrica delle strade e corsi d'acqua principali compresi nel Granducato di Toscana redatta da Gaspero Manetti sulla proporzione di 1 al 510 000, 1834, Firenze (IGM, Biblioteca "Attilio Mori", coll. Fossombroni, n. inv. 4474-2).

La comparsa di alcuni articoli sull'argomento, sui quotidiani dell'epoca come il *Giornale Agrario Toscano* e altri, stimolò gli imprenditori del Granducato a realizzare un'opera simile per collegare il porto di Livorno con Firenze. Lo stesso Granduca Leopoldo II era favorevole a un'opera di questo tipo, ben consapevole che sarebbe stata fonte di benessere in quanto avrebbe favorito lo sviluppo del commercio tra Livorno e Firenze.



*Percorso della ferrovia Leopolda.*



*Stemma della famiglia Fenzi.*

### ***Ferrovia Leopolda***

L'interesse verso una linea ferroviaria Livorno-Firenze si concretizzò nel marzo del 1838. In quella data si fecero avanti due ricchi imprenditori: Pietro Senn (1767-1838) imprenditore livornese di origine svizzera (cognato di Pietro Viessesux) e il suo cugino Emanuele Fenzi (1784-1875), ricco banchiere fiorentino. I due imprenditori, che sin dal 1821 avevano costituito una società imprenditoriale, nel marzo del 1838 raccolsero le sottoscrizioni per la raccolta dei fondi necessari alla realizzazione della ferrovia; il mese successivo ottennero l'autorizzazione da parte del Granduca Leopoldo II a iniziare i lavori della ferrovia.



*La stazione Leopolda a Firenze da un disegno dell'epoca (Wikimedia Commons).*



*Antica stazione San Marco a Livorno da un'immagine dell'epoca (Wikimedia Commons).*

All'impresa partecipò anche Agostino Kotzian, che aveva sposato la nipote di Senn ed era presidente della Camera di Commercio di Livorno.

I due imprenditori nominarono una Commissione tecnica sotto la presidenza di Luigi Serristori (1793-1857), politico ed economista fiorentino, al fine di analizzare i due progetti che erano loro pervenuti.

Questi progetti furono sottoposti all'ingegnere inglese Robert Stephenson<sup>1</sup>, che predilesse una linea che passasse per la Valle dell'Arno; il progetto fu approvato ufficialmente da Leopoldo II il 25 febbraio 1840.

La costruzione della ferrovia fu affidata alla Società Anonima per la Strada Ferrata Leopolda<sup>2</sup>, il 27 gennaio 1864 venne fatto il primo viaggio (la ferrovia era a binario unico), il 13 marzo fu inaugurata e il 14 marzo la linea venne aperta al pubblico. Nella primavera del 1850 fu completato il raddoppio della linea.

### **Ferrovia Maria Antonia**

Nel 1844, Carlo Ludovico di Borbone, duca di Lucca, ritenne conveniente per l'economia della città realizzare una ferrovia che collegasse il Ducato di Lucca con il Granducato di Toscana e con il Ducato di Modena; in accordo con Leopoldo II, fece costruire la ferrovia che univa Lucca con Pisa che fu la prima ferrovia internazionale del mondo.



*Tracciato della ferrovia Maria Antonia.*

<sup>1</sup> Robert Stephenson (1803-1859), ingegnere inglese, figlio del celebre Georg, nel 1823 con il padre entrò in Società insieme a Edward Pease per la costruzione di locomotive ferroviarie. Alla Società e in buona parte a Robert, si deve la costruzione della celeberrima locomotiva Rocket.

<sup>2</sup> La ferrovia venne chiamata Leopolda in onore del Granduca Leopoldo II.





In alto a sinistra, una vista panoramica della Stazione Maria Antonia a Firenze e a destra l'interno (dalla collezione di cartoline di Fabrizio e Andrea Petrioli).

In basso a destra:  
la Stazione ferroviaria di Pistoia  
(cartolina di fine  
Ottocento, collezione privata).



Nel 1845, a seguito di accordi tra il Duca di Lucca e il Granduca di Toscana, venne pubblicato il *Manifesto e statuti della Società anonima per la costruzione della Strada Ferrata Maria Antonia da Firenze a Pistoia per Prato*<sup>3</sup>, anche a Lucca era nata una Società simile, limitatamente al tratto tra Lucca e Pistoia attraverso la Val di Nievole.

Iniziarono i lavori da ambo le parti; il tratto Firenze-Pistoia venne completato nel 1851, mentre quello Lucca-Pistoia nel 1859.

### **Strada Ferrata Centrale Toscana**

Nel 1840 Luigi Serristori, governatore di Siena, affidò all'ing. Giuseppe Pianigiani l'incarico di redigere un progetto per una linea ferroviaria che da Siena per le valli dell'Arbia, della Staggia e dell'Elsa arrivasse all'Osteria Bianca e s'inserisse a Empoli con la Leopolda.

Nell'agosto del 1844 furono emesse azioni per raccogliere la cifra per eseguire il progetto; venne costituita la Società della Strada Ferrata Centrale Toscana. Dopo l'approvazione del progetto da parte del Granduca nel 1845, iniziarono i lavori e un primo tratto della linea fu inaugurato da Leopoldo II il 14 ottobre 1849. Il 18 settembre 1850 la linea fu completata con l'apertura della galleria di Montarioso; all'epoca era la galleria più lunga d'Italia.

<sup>3</sup> La ferrovia venne chiamata Maria Antonia in onore della consorte del Granduca Leopoldo II.

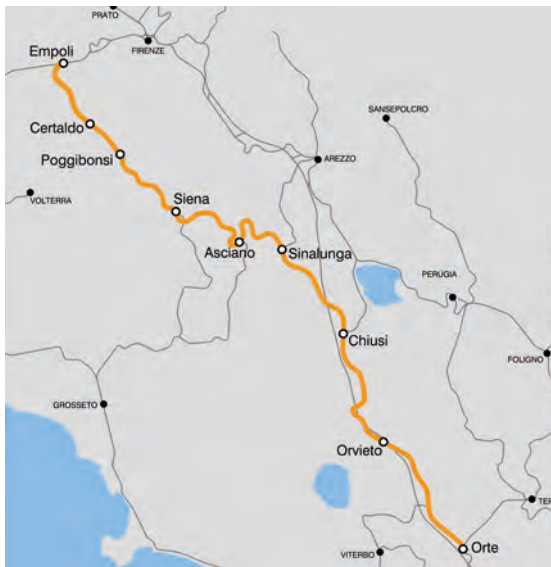
Per quanto riguarda la ferrovia Grosseto-Siena, invece, i lavori iniziarono nel 1864 per la breve tratta Grosseto-Montepescali, per giungere a Siena, dopo varie vicissitudini, solo nel 1927, allacciando in tal modo la ferrovia alla Strada Ferrata Maremmana.

Nel 1851 la Società ottenne la concessione per proseguire verso Chiusi attraverso la Val di Chiana; i lavori cominciarono nel 1854 e terminarono il 24 luglio 1862, quando i binari giunsero a Chiusi. Nel 1865 la Società fu incorporata nella Società per le Strade Ferrate Romane che prese la gestione della ferrovia; la nuova Società completò la linea sino a Orte e realizzò la derivazione da Asciano verso Grosseto.

Dopo aver realizzato la Leopolda, la Maria Antonia e la Centrale Toscana, l'obiettivo del governo del Granducato era quello di unire commercialmente Livorno con l'Adriatico, passando attraverso Firenze. Dato che il porto di Livorno, uno dei principali della penisola, si era sviluppato molto, fu ravvisata la necessità di spedire verso le regioni dell'Adriatico le merci che arrivavano da ogni parte del mondo.

Il progetto di lungo respiro era quello di estendere la rete ferroviaria, facendola passare necessariamente per Firenze, e quindi attraversare gli Appennini con gli opportuni trafori.

Nella scelta del percorso della ferrovia si doveva tenere conto di molti fattori, il primo dei quali era il numero di abitanti che avrebbero usufruito della stessa, con lo scopo di favorirne gli spostamenti e incrementare gli scambi commerciali tra i vari paesi attraversati. Di pari importanza era l'aspetto geologico, che comportava la scelta di un percorso con il terreno stabile, non franoso. Infine il costo della linea



*Tracciato della Ferrovia Centrale Toscana, da Empoli a Chiusi e il suo successivo proseguimento fino a Orte.*



*La stazione ferroviaria di Empoli (cartolina illustrata di fine Ottocento, collezione privata).*



Riepilogo delle ferrovie del Granducato di Toscana: la Leopolda (Firenze-Empoli-Livorno) evidenziata in colore verde, la Centrale Toscana (Empoli-Siena-Chiusi) in arancio, la Maria Antonia (Firenze-Prato-Pistoia) in blu, la Pistoia-Lucca-Pisa in viola e la Porrettana (Pistoia-Bologna) in celeste. Elaborazione su particolare di Carta speciale delle ferrovie e tramways d'Italia, Milano, ed. Artaria, 1885 (IGM, Biblioteca "Attilio Mori", n. inv. 179).

doveva essere contenuto, pertanto si doveva limitare il numero delle gallerie allo stretto necessario e la galleria del valico dell'Appennino avrebbe dovuto essere più corta possibile; infatti all'epoca il costo degli scavi per l'esecuzione di una galleria era molto elevato poiché richiedeva anni di duro lavoro manuale. Nacquero così i primi progetti per le linee che attraversavano l'Appennino, fra i quali primeggiò il progetto della Faentina messo a punto dallo scoliopio Padre Giovanni Antonelli direttore dell'Osservatorio Ximeniano.

Precisiamo che quando si parla di Ferrovia Faentina, i fiorentini si riferiscono immediatamente alla linea ferroviaria che, partendo da Santa Maria Novella, si dirige, attraversando il quartiere Le Cure, verso Pratolino sino a San Piero a Sieve e quindi a Borgo San Lorenzo e, successivamente, dopo aver attraversato l'Appennino sotto il Passo della Colla di Casaglia, a Marradi, Brisighella per arrivare a Faenza. In realtà p. Antonelli, autore del progetto della linea, con il termine 'ferrovia Faentina' si riferiva anche alla linea ferroviaria Firenze-Pontassieve-Borgo San Lorenzo-Marradi-Brisighella-Faenza.