

Introduzione: il territorio e i trasporti

Nel periodo dal 2005 al 2012, l'Università di Siena ha prodotto alcuni studi per la Provincia di Grosseto, finalizzati al miglioramento del servizio ferroviario, analizzando anche il servizio dei bus sul territorio, perché non scindibile da quello dei treni. Per migliorare e incentivare la mobilità pubblica, occorre infatti realizzare reti di trasporto fra loro integrate.

Questo lungo lavoro di ricerca ha portato a riflettere sui nodi di scambio tra mobilità privata e mobilità pubblica, nonché fra gomma e rotaia, e ha portato anche a esaminare il passato e il presente dei trasporti in Maremma.

La ricerca si è conclusa nell'ottobre 2012, con la relazione finale consegnata alla Provincia di Grosseto. L'intenzione del sottoscritto era di pubblicare almeno una parte del lavoro svolto, affinché le relazioni preparate nel corso del tempo non andassero perdute, come in genere succede alla cosiddetta "letteratura grigia", cioè gli scritti elaborati dalle istituzioni, i rapporti tecnici, i progetti di ricerca, che rimangono sugli scaffali degli uffici e alla fine nel migliore dei casi vanno in archivio, altrimenti vengono semplicemente avviati al macero.

Nonostante la fatica e l'impegno di tempo che sempre comporta scrivere un libro, pubblicare il lavoro è importante perché significa conservarlo nel tempo e mandarlo in biblioteca, dove è sicuramente più accessibile e dove in seguito altri – se vorranno – potranno trarne spunto per ulteriori ricerche.

Alla fine del 2012, quando era pronta la relazione finale, si avvicinavano due anniversari rilevanti per la Maremma: i 150 anni dall'arrivo della ferrovia, con il primo treno che toccò Follonica il

20 ottobre 1863, e i 100 anni della Rete automobilistica maremmana amiatina (Rama), fondata il 13 novembre 1913.

Il lavoro ha quindi subito un prolungamento, dovuto soprattutto alla necessità di ricostruire le vicende della Rama, che rappresenta in Italia una delle poche imprese di bus arrivate dalle origini nel primo Novecento fino ai giorni nostri con lo stesso nome, ma che non ha mai dato origine a ricerche sulla sua lunga storia, a parte una breve pubblicazione del 1984¹. Ben più consistente è invece la bibliografia sulle ferrovie, che conta saggi di ricostruzione storica su tutto il territorio provinciale e su quasi tutte le infrastrutture realizzate². Per tale motivo, in questo libro è dedicato uno spazio maggiore alla storia della Rama, rispetto alla storia delle ferrovie, che è ricordata soltanto per sommi capi.

Il libro è diviso in due parti. La prima si occupa del passato e ripercorre la storia dei trasporti in Maremma, partendo con una testimonianza del viaggio di fine Settecento e occupandosi poi dell'Ottocento e del Novecento. La seconda parte ricostruisce il quadro del presente, con i dati statistici, la situazione delle ferrovie, la mobilità sostenibile, l'argomento poco noto della comunicazione nei trasporti.

Come si era aperto con una descrizione di viaggio, risalente al XVIII secolo, il libro si chiude con un'altra descrizione di viaggio,

¹ *Gli anni della Rama (1913-1984)*, ricerche e coordinamento editoriale di Weldon & Labor, Siena, Centrooffset, 1984, 48 pp. Il breve libro, preparato in occasione del 70° anniversario e ampiamente illustrato, è diviso in due saggi: S. Bernardini, *La Rama com'era*, pp. 6-20; P.V. Marzocchi, *Dal passato al futuro*, pp. 25-38.

² Limitando l'elenco ai libri specifici sull'argomento, si possono ricordare: A. Betti Carboncini, *Ferrovie e miniere in Toscana: linee secondarie e industriali in Maremma e nell'Isola d'Elba*, Parma, Albertelli, 1981, con la seconda edizione ampliata nel 2002; M. Neri, *Dalle Colline metallifere al mare: la ferrovia Massa Marittima-Follonica Porto, Cortona, Calosci*, 1987; S. Maggi, *La ferrovia per la Maremma. Con la nuova edizione del Viaggio in strada ferrata da Asciano a Grosseto di Giovacchino Losi*, Siena, Nuova Immagine, 1996; A. Betti Carboncini, *La Maremmana: storia della ferrovia Roma-Pisa dalle origini ai giorni nostri*, Cortona, Calosci, 1998; Id., *Scarlino Scalo: teleferiche minerarie della Montecatini in Maremma: storia e influenza esercitata sui fatti umani*, Cortona, Calosci, 2001.

questa volta all'inizio del XXI secolo, per ricordare come si viaggia ai giorni nostri sui treni e sui bus.

Sullo sfondo della ricerca ci sono i temi generali, anche se visti soltanto dall'angolazione dei trasporti; temi di grande importanza, poiché riguardano il cambiamento della Maremma, un territorio che più di altri ha visto una completa trasformazione negli ultimi due secoli, quando la modernizzazione economica e sociale ne ha modificata del tutto la percezione interna ed esterna.

Nel 1766, il Granduca Pietro Leopoldo di Lorena divise il territorio della ex Repubblica di Siena in due province. Grosseto divenne il capoluogo della Provincia inferiore senese e vi furono collocati gli uffici statali³. Nel 1783, con l'opera di snellimento della burocrazia, fu sensibilmente ridotto il numero dei Comuni della provincia, che scese a 18, esclusi lo Stato dei Presidi e il Principato di Piombino, i quali sarebbero entrati a far parte del Granducato soltanto nel 1815⁴.

Grazie alle riforme leopoldine, la città e la provincia di Grosseto andarono incontro a una decisa rinascita economica e culturale. Le opere di bonifica dei Lorena mutarono gradualmente il paesaggio della pianura, dove furono ridimensionati i tradizionali acquitrini e terreni palustri.

A causa della malaria, fu tuttavia necessario emanare nel 1780 il *Regolamento per l'estatatura*.

La pratica dell'estatatura consisteva nel trasferimento durante i mesi estivi degli uffici pubblici locali da Grosseto nei paesi di

³ D. Marrara, *Storia istituzionale della Maremma senese. Principi e istituti del governo del territorio grossetano dall'età carolingia all'unificazione d'Italia*, Siena, Meini, 1961, pp. 202-205.

⁴ Per la sua importante posizione nel canale omonimo, Piombino fu a lungo conteso fra diverse dominazioni e dal 1594 formò un piccolo principato indipendente. Durante l'epoca della rivoluzione francese fu occupato da Inglesi e Francesi, e poi dato da Napoleone alla sorella Elisa Baciocchi insieme al territorio di Lucca e allo Stato dei Presidi (comunità di Orbetello, Porto Ercole, Porto Santo Stefano, Talamone, Ansedonia e Porto Longone all'Isola d'Elba). Il promontorio di Piombino e lo Stato dei Presidi passarono infine al Granducato nel 1815 con il Congresso di Vienna.

collina, prima a Massa Marittima, Roccastrada o Castel del Piano, poi a Scansano. Venne abolita soltanto nel 1897⁵.

Una tappa significativa per la rinascita della Maremma fu l'arrivo della ferrovia, che – come già detto – toccò Follonica nell'ottobre 1863, Grosseto e Orbetello nel giugno 1864, mentre nel giugno '67 veniva completato il collegamento fino a Roma. Mezzo secolo dopo, nel 1913, nacque la Rete automobilistica maremmana amiatina, società anonima (società per azioni) per l'esercizio di autolinee in concessione, al fine di collegare le zone più lontane e isolate della provincia di Grosseto, come Roccalbegna e l'Amiata, dove la ferrovia non era mai arrivata.

Oggi, i tanti che vanno in Maremma per turismo ben poco sanno di come era questo territorio fino alla metà del Novecento e in genere niente sanno di quanto il trasporto pubblico, prima con le ferrovie e poi con le autolinee, abbia contribuito a rendere la Maremma quella che è, avviando il "risorgimento igienico" – come si diceva nel XIX secolo –, rompendo l'isolamento secolare dei paesi, consentendo il commercio dei prodotti della terra, permettendo la crescita industriale e infine quella turistica.

La questione dei trasporti esula dunque dal suo comparto specifico, per assumere una valenza ben più importante di valorizzazione del territorio.

Ripercorriamo in breve il cammino del progresso, con qualche cifra e qualche testimonianza letteraria.

Nel 1300, Dante definiva la Maremma con queste parole significative:

«Non han sì aspri sterpi né sì folti
quelle fiere selvagge che 'n odio hanno
tra Cecina e Corneto i luoghi còlti»⁶.

⁵ Legge 20 luglio 1897 n. 321, «legge che abolisce l'estatatura della città di Grosseto».

⁶ D. Alighieri, *La Divina Commedia, Inferno*, canto XIII, vv. 6-9. Dante, per definire un bosco incolto, utilizzava l'immagine del territorio fra Cecina e Corneto (l'attuale Tarquinia), cioè la Maremma toscana e laziale.

Lo stesso concetto veniva ripetuto dalla canzone *Tutti mi dicon Maremma*, di origine probabilmente settecentesca.

«Tutti mi dicon: Maremma, Maremma!
E a me mi sembra la terra più amara.
L'uccello che ci va perde la penna,
Il giovin che ci va perde la dama.
E a me mi trema il cor quando ci vai
Per lo timor se ci vedrem più mai»⁷.

Oggi il territorio è completamente cambiato, con una mutazione che rende la Maremma poco riconoscibile, realizzatasi gradualmente nel corso del Novecento.

Ancora all'inizio del secolo, in una guida turistica pubblicata nel 1910, si scriveva:

«Al nome di Maremma è molto se si connette il ricordo di una squallida pianura, gialla d'arsura nell'estate, accidiosa di nebbie nella cattiva stagione, intraveduta dai vetri dello sportello, mentre fugge a ritroso, nella corsa ansimante del direttissimo...

L'apparente monotonia del paesaggio ci ha presto stancati, se pur si viaggiava di giorno, ché più spesso i treni rapidi preferiscono traversare di notte questa regione poco frequentata, ed allora nella memoria non rimane che il nome di un paio di stazioni, berciato da una voce ingrata per destarci di soprassalto tra un sonno e l'altro, ed il paese maremmano si confonde facilmente nel ricordo della campagna romana...

Ci vuole la pigrizia bonaria di un treno lumaca, pieno di soldati che vanno in licenza e di sterratori in cerca di lavoro nelle bonifiche, ci vogliono le lunghe ed inutili fermate nelle piccole stazioni di campagna... perché a poco a poco ci si senta conquistati dal fascino di questo paese così strano, ridente a volte nel suo aspetto selvaggio, a cui non siamo più abituati, più spesso di una tragica tristezza, sempre però ampio e severo, di una grande e suggestiva bellezza...»⁸.

⁷ G. Civinini, *Vecchia Maremma*, in Id., *Odor d'erbe buone*, Milano, Mondadori, 1931, p. 11.

⁸ C.A. Nicolosi, *Il litorale maremmano: Grosseto-Orbetello*, Bergamo, Istituto italiano d'arti grafiche, 1910, pp. 14-17.

A inizio secolo, la ferrovia era arrivata ormai da oltre quarant'anni e le condizioni cominciavano a cambiare. Senza prendere indicatori specifici, è sufficiente per comprenderlo esaminare le dimensioni demografiche di alcuni centri come Grosseto e Follonica, nella loro evoluzione post-unitaria.

Grosseto contava nel 1861 soltanto 4.036 residenti, e rappresentava per numero di abitanti il 9° centro della provincia su 20 Comuni. Erano più grandi, in termini di popolazione residente, Massa Marittima, Roccastrada, Arcidosso, Castel del Piano, Santa Fiora, Sorano, Campagnatico, Scansano. Ma quarant'anni dopo, nel 1911, gli abitanti di Grosseto erano diventati 11.891⁹. A quel punto, Grosseto rappresentava il 2° centro della provincia, dopo Massa Marittima che ne contava 17.979 e che nel periodo dopo l'unità d'Italia era sempre stata la maggiore cittadina della Maremma toscana. Nel 1920, da Massa Marittima fu poi staccata Follonica, costituita in Comune autonomo. Al successivo censimento del 1921, Grosseto con 17.086 residenti diventava la maggiore città della sua provincia e Follonica aveva 3.308 residenti. Bastano queste poche cifre a comprendere che la Maremma si stava sviluppando in pianura, dove mezzo secolo prima erano giunti i binari del treno, attorno ai quali avevano cominciato a nascere i "paesi scalo", da Orbetello Scalo, a Montepescali-Braccagni, a Scarlino Scalo, alla stessa Follonica¹⁰.

Qualche testimonianza letteraria ci dà ancora di più l'immagine di una Maremma il cui cambiamento nel Novecento è stato

⁹ Oltre all'espansione in pianura, nel 1905 era stato aggregato a Grosseto un vasto territorio attorno a Montepescali, staccato da Roccastrada. Cfr. *La Toscana dal Granducato alla Regione. Atlante delle variazioni amministrative territoriali dal 1790 al 1990*, Venezia, Marsilio, 1992, p. 151.

¹⁰ Istituto centrale di statistica, *Popolazione residente e presente dei Comuni. Censimenti dal 1861 al 1871*, t. 2: *Circoscrizioni territoriali alla data di ciascun censimento*, Roma, 1977, pp. 308-311. Sull'evoluzione degli insediamenti, cfr. M. Sorelli, *L'evoluzione degli insediamenti maremmani tra la metà del Settecento e gli anni '50 del Novecento*, in *La Maremma grossetana tra il '700 e il '900. Trasformazioni economiche e mutamenti sociali*, a cura di S. Pertempi, vol. II, Città di Castello, Labirinto editrice, 1989, pp. 148-153.

molto legato ai trasporti. Nel 1930 Adolfo Baiocchi scriveva nel suo romanzo:

«Il treno sbuffando e ansimando si fermò con uno stridore di ferri vecchi. La macchina smise di ansare e nel silenzio una voce roca urlò: – Montepescali! Montepescali!...

Fuori, il sole abbagliante illuminava il caseggiato della stazione, basso, col tetto rosso e le zanzariere alle finestre; il campanello trillava noioso, martellante; e il luccichio delle due verghe del treno si perdeva lontano»¹¹.

Le zanzariere alle finestre ricordano la difesa contro le zanzare, che era cominciata a fine Ottocento proprio sulle ferrovie, alle quali fu dedicata gran parte dell'attenzione quando si studiava l'incidenza della malaria, che fino allora era rimasta un fenomeno poco studiato e poco compreso.

La somministrazione del chinino e la protezione con le zanzariere furono avviate proprio sulla rete ferroviaria, perché lavoravano in zona malarica tantissimi addetti al servizio dei treni e delle stazioni.

Ulteriori testimonianze si riscontrano nei libri di Guelfo Civinini ambientati in Maremma, soprattutto nella zona dell'Argentario, dove lo scrittore aveva comprato casa nel 1934¹². Il passo seguente ricorda la ferrovia Orbetello-Porto Santo Stefano, aperta nel 1913, ma anche le prime automobili e i loro "strani" guidatori.

«Giovedì, mercato. La trattoria di Salvina quel giorno è sempre affollata. Merciai e scarpari, coccai e coltellinai, e venditori di ogni sorta di aggeggi da bancarella, sono arrivati alla prim'alba col loro carico di mercanzia, chi col barroccio o il calesse, i più col trenino, e certuni, quelli che vanno

¹¹ A. Baiocchi, *Generazioni. Romanzo della guerra*, Milano, Alpes, 1930, p. 131. Adolfo Baiocchi, classe 1895, era stato uno dei primi ras fascisti della provincia di Siena. Fu sindaco di Abbadia San Salvatore e deputato al Parlamento dal 1924 al 1929.

¹² Guelfo Civinini, nato a Livorno nel 1873, trascorse l'infanzia a Grosseto. Ebbe poi una vita avventurosa, come corrispondente di guerra, e partecipò all'impresa di Fiume e alle campagne coloniali. Nel 1934 comprò dal Demanio la Torre di Santa Liberata sull'Argentario, dove è ambientato il libro *Trattoria di paese*. Morì nel 1954.

vestiti alla sportiva, coi baffetti ad accento circonflesso e le basette a virgola, anche col furgoncino a motore»¹³.

Un altro passo ricorda che i mezzi pubblici costavano troppo e che la maggior parte della gente non poteva usarli:

«... non ha neanche bisogno, quasi mai, di girare quel po' di mondo a piedi come tanti altri disgraziati. I quattrinelli per il treno o per l'autocorriera li ha sempre, ch  quelli che raggranella non gli servono ad altro»¹⁴.

Anche quando si cominci  a viaggiare in macchina, era la "corriera" a rappresentare il mezzo di trasporto pi  sicuro:

«... quelle poche diecine di chilometri sulla Via Aurelia mi parvero interminabili. A Grosseto mangiai un boccone in fretta e mi rimisi in cammino sulla strada di Paganico. Ma appena fuori di citt  la vecchia macchina ciabattone che mi portava buc  due gomme una dietro l'altra. Di ricambio ce n'era una sola, sicch  si perse un paio d'ore a rappezzare la meno peggio. Intanto il tempo s'era messo inattesa mente al brutto, e sui colli che l  davanti, a pochi chilometri, chiudono da levante la pianura grossetana s'addensavano nuvoloni da temporale imminente...

Rimettemmo in marcia che gi  cominciavano i primi goccioloni. Ma non bastava. Un miglio pi  avanti si fuse una bronzina e si rest  l . In quel momento venne gi  il diluvio: un temporalaccio primaverile allegrone e rumoroso, pieno di mugoli e di schianti, che dur  fino a sera. Un'autocorriera che veniva in qua mi riport  a Grosseto»¹⁵.

Un ultimo passo di Civinini, relativo al territorio di Orbetello, riguarda le prime vacanze al mare dei bambini che andavano nelle colonie estive:

«Passano lungo tutta la Maremma treni che cantano vociano ridono strepitano da ogni finestrino. Anche il trenino che passa di qui   cos . Treni di bimbi. Bimbi che vengono al mare, a tutte le spiagge d'Italia, a branchi fe-

¹³ G. Civinini, *Trattoria di paese*, Milano, Mondadori, 1937, p. 31.

¹⁴ *Ivi*, p. 36.

¹⁵ G. Civinini, *Gesummorto. Romanzo*, Milano, Mondadori, 1938, pp. 226-228.

stosi. Certi carrozzoni, quelli in cui hanno stipato i più piccini, pigolano come pollai. A entrarci dentro c'è odore di merenda nel panierino...»¹⁶.

Infine, un passo dello scrittore senese Paolo Cesarini¹⁷ ricorda il cambiamento economico e sociale della Maremma, come arrivato a compimento alla fine degli anni '30.

«È soddisfatto il parlare che tutti i grossetani fanno delle loro bonifiche e hanno tutte le ragioni del mondo per esserne contenti. La Maremma ormai non vuol dire più malaria, ma grano e il miracolo è ancora fresco. Perché è vero che quei bravuomini dei Granduchi ebbero sempre il problema della Maremma nel cuore e lo prova qualche loro opera tuttora in servizio; ma chi ha fatto sul serio è stato il Fascismo, che da una quindicina d'anni a questa parte ha rinnovato la Maremma dall'Amiata al mare...

La pianura dell'Alberese è tutta sparsa di case e di pagliai e fienili grandi come case. Piccoli branchi di cavalli pascolano nelle staccionate e quando passa il treno muovono il galoppo sventolando l'aride criniere. I greggi che sono venuti dalla montagna riposano nei prati come soffici tappeti; è per loro questa una stagione di nascite, sotto la coltre fitta delle mamme zampettano fragilmente i queruli agnelli e sulla strada, dove altri greggi camminano verso i quartieri d'inverno, i pastori portano attorno al collo gli ultimi nati che hanno le gambe tenere e gli occhi velati.

I Monti dell'Uccellina stesi sulla spiaggia del Tirreno, tondeggianti e boscosi, riparano il mare e danno l'ultimo spettacolo di natura selvaggia. Sulla rosea levità dei poderi moderni vigilano le antiche torri di guardia dall'alto dei poggi. Nere e isolate a cavallo tra terra e mare, in vista l'una dell'altra, non hanno più occhi per scrutare l'onde, né bocche per gridare l'allarme quando legni barbareschi compaiono all'orizzonte...»¹⁸.

¹⁶ G. Civinini, *Mandarli al mare*, in Id., *Trattoria di paese*, cit., p. 155.

¹⁷ Nato a Siena nel 1911, Paolo Cesarini lavorò come giornalista alla "Gazzetta del Popolo" di Torino per 25 anni; scrisse inoltre numerosi saggi e romanzi, a partire dalla *Vita di Federigo Tozzi*, scrittore senese, pubblicata nel 1935; poi *Un uomo in mare* del 1937 e *Viaggio in diligenza* del 1940. Seguirono numerosi altri lavori, fino alla morte avvenuta nel 1985.

¹⁸ P. Cesarini, *Storia moderna e antica*, in Id., *Viaggio in diligenza*, Firenze, Vallecchi, 1940, pp. 67-68.

I treni e i pullman hanno dato un contributo fondamentale per la crescita della Maremma, almeno fino agli anni '60 del Novecento quando è stata avviata in Italia la motorizzazione di massa, con l'automobile per tutti. Esaminando l'attività della Rama, si vede che l'azienda ebbe una forte crescita fino a tutti gli anni '50, per l'aumento degli spostamenti e per il miglioramento economico, dato che con la cosiddetta "legge stralcio" del 1950¹⁹ venne attuata la riforma fondiaria, che prevedeva in provincia di Grosseto l'esproprio di oltre 107.000 ettari di terre, quasi il 50% del totale toscano-laziale. Fra le opere realizzate, vanno ricordate la distribuzione di acqua potabile nelle campagne, la sistemazione idraulica e forestale, la costruzione di strade, opere irrigue e fabbricati rurali²⁰. Prima della riforma, «quasi la metà della superficie agraria della provincia era in mano a soli 63 proprietari. Scarsa e molto polverizzata era la piccola proprietà, consistente più in fazzoletti di terra che in veri e propri poderi»²¹.

Fu l'Ente Maremma a gestire la trasformazione, mentre il collegamento fra i nuovi insediamenti all'inizio fu in gran parte assicurato dai bus, vista la scarsa estensione della rete ferroviaria e vista la limitata presenza di automobili.

L'avvio successivo della motorizzazione individuale ha completamente cambiato lo scenario, relegando passo dopo passo il trasporto pubblico in una condizione residuale, nel senso che la maggior parte della gente ha cominciato a spostarsi con mezzi privati. Man mano che scomparivano le vecchie generazioni non "motorizzate", si è andati verso un utilizzo eccessivo di auto e moto, abbandonando il trasporto pubblico, che sostanzialmente non è mai stato rilanciato e ha soltanto operato una difesa – neppure tanto adeguata – delle proprie posizioni.

¹⁹ Legge 21 ottobre 1950 n. 841, «Norme per la espropriazione, bonifica, trasformazione ed assegnazione dei terreni ai contadini».

²⁰ G. Guerrini, *Note sulla riforma agraria in Maremma*, in *La Maremma grossetana tra il '700 e il '900. Trasformazioni economiche e mutamenti sociali*, cit., p. 265.

²¹ *Panorama storico*, in *Maremma*, a cura di A. Meocci, Firenze, Olimpia, 1961, p. 186.

Oggi il trasporto in Maremma sembra trascurato, ci sono linee di trasporto ma la rete è poco percepibile, eppure una rete c'è. L'acronimo Rama (Rete automobilistica maremmana amiatina) non è privo di significati reali, nel senso che in Maremma una rete di trasporto si trova ancora, dovrebbe però essere comunicata meglio, e sarebbe opportuno legare i treni ai bus, invece a oggi essi viaggiano completamente slegati uno dall'altro, senza nodi di scambio bus/treno. Questi nodi esistono nei paesi europei più avanzati e anche in altre regioni italiane, a partire dall'Alto Adige.

La realizzazione e la comunicazione dei nodi di scambio, recuperando anche il ruolo del treno, dovrebbe rappresentare il futuro obiettivo della programmazione in provincia di Grosseto, al fine di ottenere una rete di trasporto sul territorio veramente efficace e tale da consentire risparmi, eliminando la duplicazione di servizi.

Nel settore dei trasporti occorre anche valutare un elemento poco conosciuto e poco considerato, eppure fondamentale. Si tratta del valore "emozionale", che fa riferimento alla mentalità delle persone, e che oggi nella politica di tutte le istituzioni o le aziende di trasporto appare quello più trascurato.

Per comprenderne il significato, si può fare un esempio applicabile anche alla Toscana: a livello internazionale si è cominciato a chiamare le tramvie come *light railways*, cioè ferrovie leggere, che danno un'immagine innovativa di un modo di trasporto, quello su tram, che risale all'Ottocento, ma che nelle nuove tramvie oggi in estensione è completamente diverso da quello ottocentesco. Si ricorda che il tram è stato da poco attivato a Firenze, nel 2010, o meglio riattivato dopo la definitiva soppressione del 1958, trasportando un numero di viaggiatori ben superiore alle aspettative.

Sul valore emozionale del viaggio, risulta emblematico anche un esempio in provincia di Grosseto: lo "Yellow bus", un piccolo bus elettrico a 13 posti, che ha viaggiato a Follonica nelle estati 2011, 2012 e 2013, ha ottenuto un rilevante successo di pubblico fino a richiedere spesso una duplicazione di corse, mentre i tradizionali bus urbani sullo stesso itinerario viaggiavano quasi vuoti.

Da tenere presente che lo “Yellow bus” non era il solito trenino su gomma, che si trova in gran parte delle città turistiche e che effettua una sorta di viaggio per diporto dei bambini accompagnati dai genitori, era invece un servizio pubblico vero e proprio con tanto di orari.

Da non dimenticare infine il Treno Natura, effettuato con convogli storici a vapore o diesel sulla Siena-Grosseto, sempre pieni e noti a livello internazionale: mentre i treni ordinari viaggiano quasi vuoti, il Treno Natura ha spesso una domanda superiore alla capienza.

Per quanto riguarda i servizi ferroviari ordinari, purtroppo in Maremma non è arrivato il previsto “Memorario”, che dal 2001 al 2009 ha portato in tutte le altre province della Toscana un incremento del servizio, esclusa soltanto la provincia di Grosseto. Si tratta di un rilievo che viene lasciato ai futuri gestori dei trasporti, perché si ricordi la penalizzazione di Grosseto e del suo territorio, da risolvere quando la crisi sarà passata, sperando che nel frattempo non si arrivi a ulteriori tagli drastici delle autolinee e dei treni.

Ultimo argomento, che nel libro è trattato relativamente al Parco regionale della Maremma, ma che riguarda un po’ tutto il territorio provinciale, è la questione delle piste ciclabili, le quali esistono in varie tratte ma hanno urgente bisogno di essere unite in una rete di “mobilità dolce” e raccordate con la ferrovia. Solo così la Maremma potrà inserirsi a pieno titolo in un settore nuovo ma fondamentale per il futuro: il turismo sostenibile. Basta costruire strade – si potrebbe dire agli amministratori – dedicate ai sentieri!

In chiusura dell’introduzione, occorre un breve cenno a un paio di argomenti che non sono trattati nel libro, ma che hanno un rilievo non indifferente per i trasporti in provincia di Grosseto.

Un primo argomento è quello delle autolinee a lungo percorso, che sono importanti perché arrivano in Maremma da molte parti del Nord Italia per il traffico turistico verso le coste, ma che partono anche dalla Maremma con i servizi di Arzillibus, orga-

nizzati con il marchio Maremma Tour e diretti a Milano, toccando le principali località costiere a partire da Porto Santo Stefano²².

Un altro argomento è quello dell'aeroporto, nato come struttura militare e aperto ai voli civili nei primi anni '60, per i servizi delle nascenti strutture turistiche, come i comprensori di Punta Ala e di Riva del Sole a Castiglione della Pescaia, che negli anni dal 1965 al 1977 portarono un traffico medio annuo di circa 16.000 passeggeri. Nel 1989 nacque la Seam spa (Società esercizio aeroporto Maremma) e nel 2000 fu inaugurata una nuova aerostazione, con ampliamento del piazzale per gli aerei e del parcheggio auto, grazie al quale sarebbe possibile un movimento complessivo di circa 100.000 viaggiatori all'anno. Ma al momento – come si legge sul sito della Seam – «non esistono collegamenti regolari (voli di linea), ma solo voli charter occasionali, aerotaxi e voli privati». Durante l'estate 2013 è stato tuttavia presente, nella giornata di sabato, un volo diretto Mosca-Grosseto e viceversa²³.

Alla conclusione della ricerca, che è andata avanti per circa otto anni, è doveroso ricordare coloro che hanno dato un supporto, a partire dagli assessori Sergio Bovicelli e Fernando Pianigiani. Il presidente Rama, Marco Simiani, non mi ha mai fatto mancare il suo aiuto, mentre Marco Pieri, Flavia Ramacciotti, Moira Ciabattini e Laura Gori di Tiemme sono stati utili nell'ultimo periodo per lo studio dei documenti e delle immagini sulla storia della Rama. Devo un ringraziamento particolare a Silvia Cordeiro Guerra per avermi scritto una bozza sulle vicende aziendali negli anni 2000, e a Massimo Vergari per avermi trovato gran parte delle immagini con una squisita gentilezza. Infine, il collega Luca Verzichelli – con il quale condivido l'amore per la Maremma – mi è stato di aiuto per la riflessione sulle élite, presenti soltanto sullo sfondo della ricerca, ma certamente rile-

²² <http://www.arzillibus.it/azienda.php>, consultazione del 20 agosto 2013. La ditta Arzillibus, esistente dal 1965, ha rilevato nel 2006 il parco autobus Gran Turismo della ditta Guerrini di Ribolla.

²³ <http://www.grossetoairport.com/>, consultazione del 20 agosto 2013.

vanti come motore dello sviluppo del territorio grossetano, dove un piccolo gruppo di nobili e proprietari terrieri, fra Otto e Novecento, fu molto attivo a livello imprenditoriale e molto sensibile ai temi del progresso.

Non è possibile nominarli tutti, ma capitreno, macchinisti e soprattutto autisti dei bus, in questi anni, mi sono stati molto utili per capire il servizio di trasporto, le sue deficienze e le sue potenzialità. Anche a loro devo la convinzione che la rete di mobilità collettiva è ancora vitale e ha bisogno di uno sviluppo nel XXI secolo, un secolo che deve avere come parola chiave quella della “demotorizzazione”, perché si avverte sempre più il bisogno di usare meno la macchina e di incrementare i mezzi pubblici, le biciclette e anche la pedonalità. Riprendendo una frase che circola in internet di Gustavo Petro, sindaco di Bogotá, «un Paese è sviluppato non quando i poveri possiedono automobili, ma quando i ricchi usano mezzi pubblici e biciclette».

Il libro è dedicato a Paolo e Laura, affinché ricordino la Maremma com'era; a Bruno e Loretta che fin da piccolo mi ci hanno portato... in treno.