

# Ferrovie Secondarie di Arezzo: La linea Arezzo-Bibbiena-Pratovecchio-Stia

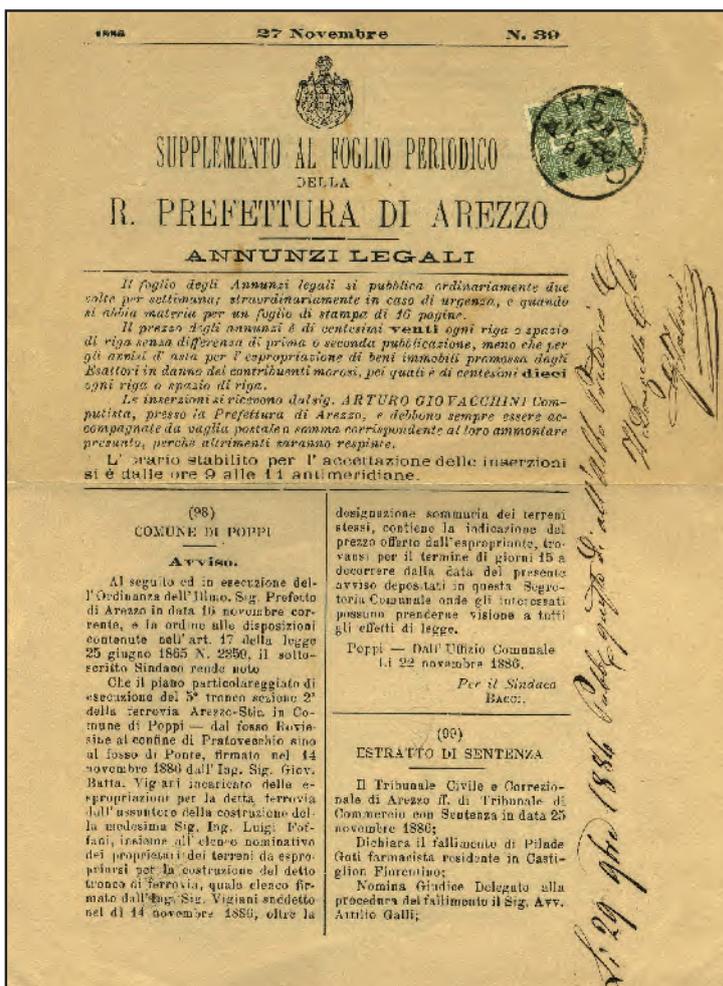
Roberto Monticini (Aspot – A.I.S.P.)(1)

In Italia Arezzo condivide con Ferrara un primato: l'impianto della stazione è stato utilizzato contemporaneamente da quattro diverse linee ferroviarie gestite da quattro diverse amministrazioni. Arezzo è però unica stazione ad aver avuto la presenza di binari a tre rotaie e quindi in grado di permettere l'accesso anche a treni a scartamento ridotto.

Questa situazione è esistita dall'aprile 1932 al maggio 1944.

Oltre alla linea ferroviaria Firenze-Roma, ad Arezzo facevano capo altre tre linee secondarie:

- Arezzo – Sansepolcro – Città di Castello – Umbertine – Gubbio – Fossato di Vico, gestita dalla “Società per la Ferrovia dell'Appennino Centrale”, con sede a Città di Castello. Linea ferroviaria con uno sviluppo di 133,7 km. Il tronco Fossato di Vico – Città di Castello fu attivato il 5 aprile 1886, il 1° maggio la ferrovia fu attivata fino ad Anghiari per raggiungere Arezzo il 16 agosto di quell'anno (peraltro con un ritardo di soli 2 mesi nei 5 anni previsti per la sua realizzazione);
- Arezzo – Monte S.Savino – Sinalunga gestita dalla società “La Ferroviaria Italiana” con sede in Arezzo, con una lunghezza di 39,447 km. La ferrovia entra in esercizio il 3 settembre 1930 tra Sinalunga ed Arezzo-Pescaiola, il 5 aprile 1932 viene attivato il raccordo tra la stazione di Arezzo e quella di Arezzo-Pescaiola di 1,667 km.;
- Arezzo – Bibbiena – Pratovecchio – Stia gestita dalla “Società Venera Ferrovie con Sede in Padova.



27.11.1886. Avviso del Comune di Poppi relativo al piano particolareggiato di esecuzione del 5° tronco sezione 2° della ferrovia Arezzo – Stia, in Comune di Poppi.

Della linea ferroviaria Arezzo – Bibbiena – Pratovecchio – Stia e dei relativi bolli che, ho avuto modo di conoscere e raccogliere, ci occuperemo ora con brevi note.

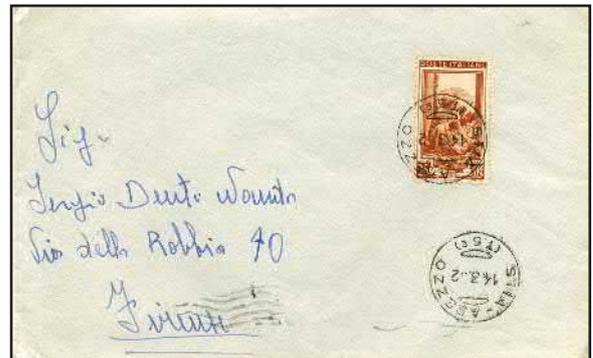
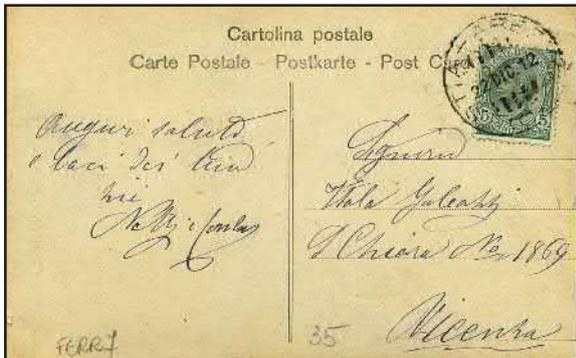
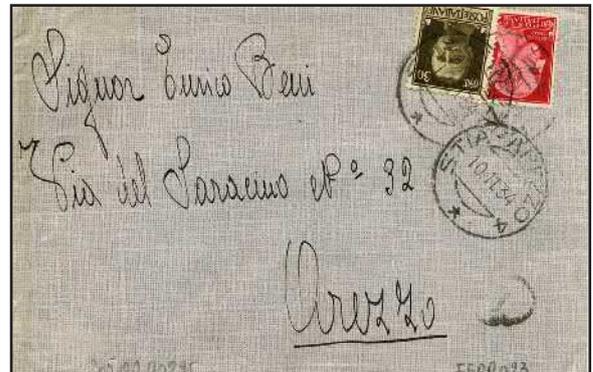
Un Consorzio, costituito dai Comuni del Casentino e dalla Provincia di Arezzo, il 9 ottobre 1881 presenta domanda di concessione per la costruzione e l'esercizio di una linea ferroviaria a scartamento ridotto tra Arezzo e Stia. Con Regio Decreto viene approvata il 29 aprile 1883.

Nel luglio dello stesso anno il Consorzio cede la concessione alla "Società Veneta per la Costruzione ed Esercizio di Ferrovie secondarie Italiana" purché la ferrovia venga costruita a scartamento normale; i lavori si sarebbero dovuti concludere entro il 29 aprile 1889 ossia 6 anni dopo il decreto di concessione.

Un nuovo decreto ministeriale il 21 luglio 1885 approva il nuovo progetto di linea ferroviaria a scartamento normale e, solo dopo 3 anni, il 12 agosto 1888 l'intera linea fu aperta all'esercizio: il tronco misurava 44,3 km, la costruzione era stata suddivisa in tre lotti: Arezzo – Subbiano, Subbiano – Bibbiena e Bibbiena – Stia. E' bene sottolineare che la linea doveva essere attivata entro il 29 aprile 1889 ed invece fu aperta il 12 agosto 1888, quindi in largo anticipo sulla data prevista.

Per percorrere l'intera linea occorre quasi due ore, il tragitto interessava le seguenti stazioni e caselli (con fermata): Arezzo – Puglia/Ceciliano – Giovi – Marcena – Capolona – Subbiano – Calbenzano – S. Mama – Rassina – Bibbiena – Poppi – Porrena/Strada – Pratovecchio/Stia. Le stazioni erano collegate dal telegrafo Morse.

Gli eventi bellici limitarono la percorribilità fino dalla fine del 1943 (la stazione di Arezzo fu bombardata il 2 dicembre) e durante la ritirata, nella primavera del 1944, le truppe tedesche distrussero quasi completamente il materiale rotabile e gli impianti fissi, il 20 giugno 1944 la linea ferroviaria venne chiusa.



Dopo diverse traversie la linea fu ricostruita ed acquistata dalla società "La Ferroviaria Italiana" di Arezzo, che tuttora la gestisce, ed il 24 settembre 1950 fu riaperta al pubblico mentre il 13 settembre 1954 ne fu attivata l'elettificazione.

### Bollature riscontrate

	<p>Bollo annullatore su lettera diretta a Firenze</p>
	<p>Bollo annullatore su lettera diretta ad Arezzo</p>
	<p>Bollo annullatore su lettera diretta ad Arezzo</p>
	<p>Bollo annullatore su cartolina postale partita da Poppi e diretta a Vicenza</p>
	<p>Bollo annullatore su cartolina postale diretta a Firenze</p> <p>_____</p> <p>Ne conosco altro del 4.11.1909 da Givi a Foiano della Chiana</p>
	<p>Bollo annullatore su lettera del 14.03.1952 diretta a Firenze</p>

Queste notizie sono state raccolte dal libro di Piero Muscolino “Le ferrovie secondarie di Arezzo”, 1978, Grafiche Calosci – Cortona, purtroppo il libro non riferisce alcunché su come fosse effettuato il trasporto della posta, pur esistendo all’epoca un servizio di messaggeri, come testimoniano i bolli da me raccolti. Per colmare questa lacuna invito quanti in possesso di ulteriori informazioni e bolli a volermi contattare via e-mail, all’indirizzo: [rmonticini@yahoo.it](mailto:rmonticini@yahoo.it)

(1) *Articolo pubblicato sul numero unico “Milanexpo 2007”; riproduzione autorizzata dall’AISP.*