

Le Strade Ferrate Toscane



di Paolo Norfini - U.S.F.I.

Strada Ferrata Leopolda

La prima iniziativa atta a dotare la Toscana di strade ferrate si manifestò nel 1838, allorchè le case bancarie Pietro Senni di Livorno ed Emanuele Fenzi di Firenze domandarono al governo granducale la facoltà di fare studi per una strada ferrata da Firenze, capitale del Granducato, a Livorno, il più importante scalo marittimo toscano e centro industriale e commerciale. Nel Granducato di Toscana retto dal sovrano Leopoldo II della Casa di Lorena le costruzioni di strade ferrate presero consistenza gradualmente secondo tre principali direttrici: un collegamento tra il capoluogo, Firenze, e il porto marittimo di Livorno, una linea da Firenze a Pisa, passando per Lucca e in zone densamente popolate ed economicamente sviluppate e una linea centrale da Empoli a Siena con la prospettiva di un prolungamento fino a Roma. Sicuramente la più importante per la sua funzione strategica, e in fine dei conti anche la più redditizia, risultò all'epoca la Firenze-Livorno che in onore del sovrano fu chiamata "Strada Ferrata Leopolda". Ottenuta l'autorizzazione governativa (sovrana risoluzione 14 aprile 1838), quelle due case bancarie, associatesi tra di loro, predisposero un piano operativo per individuare il migliore e più conveniente tracciato della linea e iniziarne la costruzione. Una speciale commissione tecnica prescelse, nel 1838, un tracciato più vantaggioso di quello che avrebbe seguito la sponda sinistra dell'Arno, per Empoli, Pontedera e Pisa. Subito iniziò la sottoscrizione del capitale necessario per la

Dopo i primi viaggi le seconde classi furono dotate di una copertura per evitare ai passeggeri i disagi causati dalle scintille che venivano lanciate dal fumaiolo della locomotiva

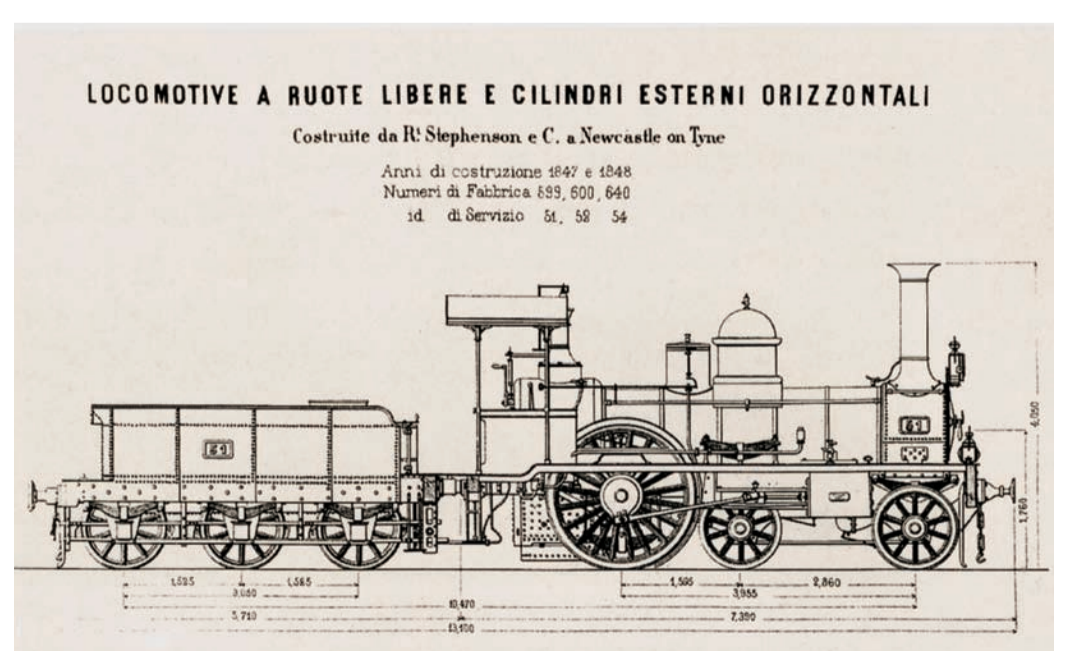
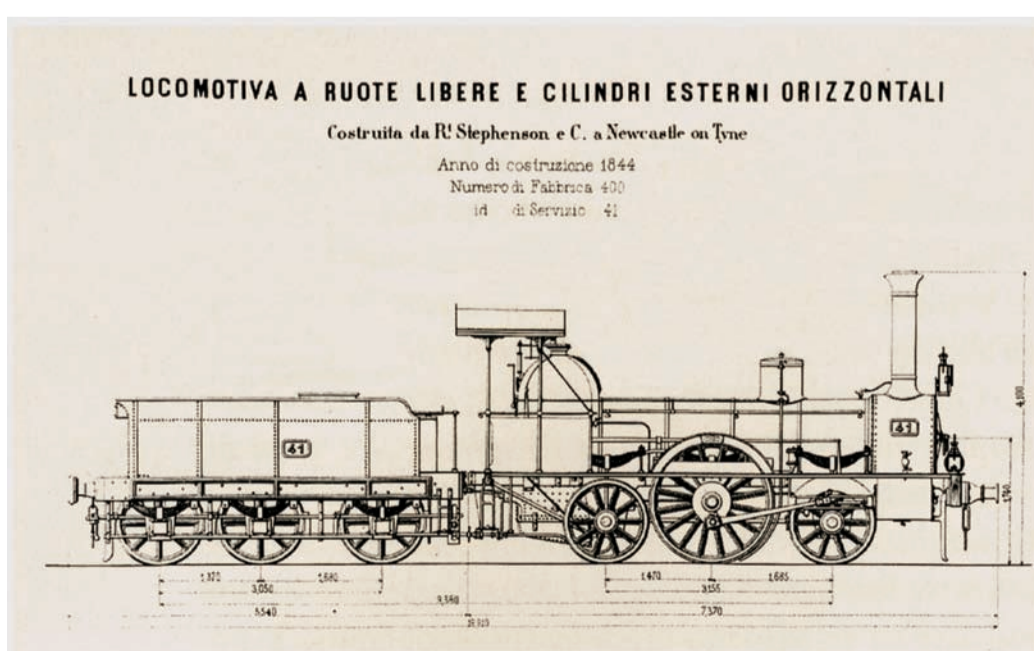
costruzione della linea e il 30.4.1839 si ebbe la presentazione del progetto con annessa relazione e stime curato da Robert Stephenson.

Detta relazione conteneva quattro progetti di tracciato e la deputazione incaricata scelse quella che correva a sinistra dell'Arno, dopo un percorso iniziale sulla sua destra. Non deve stupire la presenza inglese nella fase iniziale delle costruzioni ferroviarie; l'esperienza maturata dall'Inghilterra in quegli anni, sia in fase di progettazione, sia in quella di costruzione delle macchine era

In alto: Stazione Leopolda di Firenze da una incisione del 1860.

In basso a sinistra: locomotiva costruita dalla casa Stephenson per la Strada Ferrata Leopolda, rodiggio 1-1-1 n. 400/1844.

In basso a destra: locomotiva rodiggio 2-1-0 della Leopolda, Stephenson nn. 599, 600, 640/1847-1848.



accettata senza obiezione alcuna dai nostri progenitori, data la loro impreparazione totale. Inglesi erano perfino i macchinisti che guidavano i convogli nei primi tempi di esercizio.

La concessione definitiva della linea fu accordata con sovrano rescritto del 5 aprile 1841, dando facoltà alle case Senn e Fenzi di costituire una società anonima che prese il titolo di Società per la Strada Ferrata Leopolda. L'articolo 19 dei Capitoli per la Leopolda stabiliva fra l'altro che "La società dovrà costruire cinque grandi stazioni nel corso della strada ferrata, segnatamente a Livorno, Pisa, Pontedera, Empoli e Firenze; ne stabilirà pure di secondarie presso Cascina, La Rotta, San Romano, Montelupo, Signa e Brozzi. Nessuna di dette stazioni dovrà essere costruita nell'interno delle città o castelli". I lavori di costruzione della linea, lunga 98 km, presero l'avvio subito dopo il perfezionamento della concessione. Il primo tronco della linea, da Livorno a Pisa, fu costruito sotto la direzione dell'ingegnere inglese William Hoppner, delegato in Toscana dello Stephenson e fu concluso dopo meno di tre anni.

Il motivo secondo cui i lavori iniziarono da Livorno anziché da Firenze, come si potrebbe credere, è da ricercarsi dai diversi vantaggi che venivano offerti: il basso prezzo dei terreni da espropriare, il ristretto numero dei proprietari di tali terreni, il percorso facile e pianeggiante con pochi fabbricati da demolire e corsi d'acqua facilmente superabili. Tutti vantaggi che avrebbero giovato sul piano finanziario, anche grazie ai prevedibili proventi del traffico sui tronchi gradualmente entrati in esercizio.

La prima corsa di prova ebbe luogo il 21.10.1843, mentre l'inaugurazione di questo tronco (km 20,4, coperti in circa 25 minuti) avvenne il 13.3.1844 con grande affluenza di pubblico fino dai primi giorni. La stazione di Livorno era situata a San Marco, mentre quella di Pisa era a Porta Fiorentina. Il costo del biglietto da Pisa a Livorno variava da uno a tre paoli, a seconda delle classi. È importante osservare che il 20 giugno 1847 si ebbero le prime prove della trasmissione dei dispacci tra Pisa e Livorno a mezzo del telegrafo della ferrovia. Proseguivano frattanto i lavori di costruzione della linea con l'apertura in epoche successive del tronco Pisa - Pontedera e Pontedera - Empoli che entrarono in attività rispettivamente l'11 ottobre 1845 e il 21 giugno 1847. Il tronco di completamento Empoli - Firenze (stazione Leopolda a Porta al Prato) fu aperto all'esercizio il 10 giugno

1848. Nella primavera del 1850 fu ultimata la posa del secondo binario. La lunghezza totale risultò di km 97,294. Non si può non ricordare il collegamento realizzato a Livorno con la Stazione marittima, inaugurata il 12.8.1858, con una posa di km 3,450 di nuovi binari, collegamento essenziale per il traffico delle merci, o quello resosi necessario a Firenze tra le stazioni Leopolda di Porta al Prato e la Maria Antonia a Santa Maria Novella, un tronco di km 2,910 realizzato e aperto al traffico il 24.8.1860. La dotazione della società in fatto di materiale rotabile era di tutto rispetto, come risulta dal rapporto agli azionisti per l'assemblea del 25.9.1850: 20 locomotive e altrettanti tender, 65 carrozze viaggiatori (inclusa quella per la Corte Reale) e 137 carri per trasporti di varia natura.

La Firenze - Pistoia - Lucca - Pisa

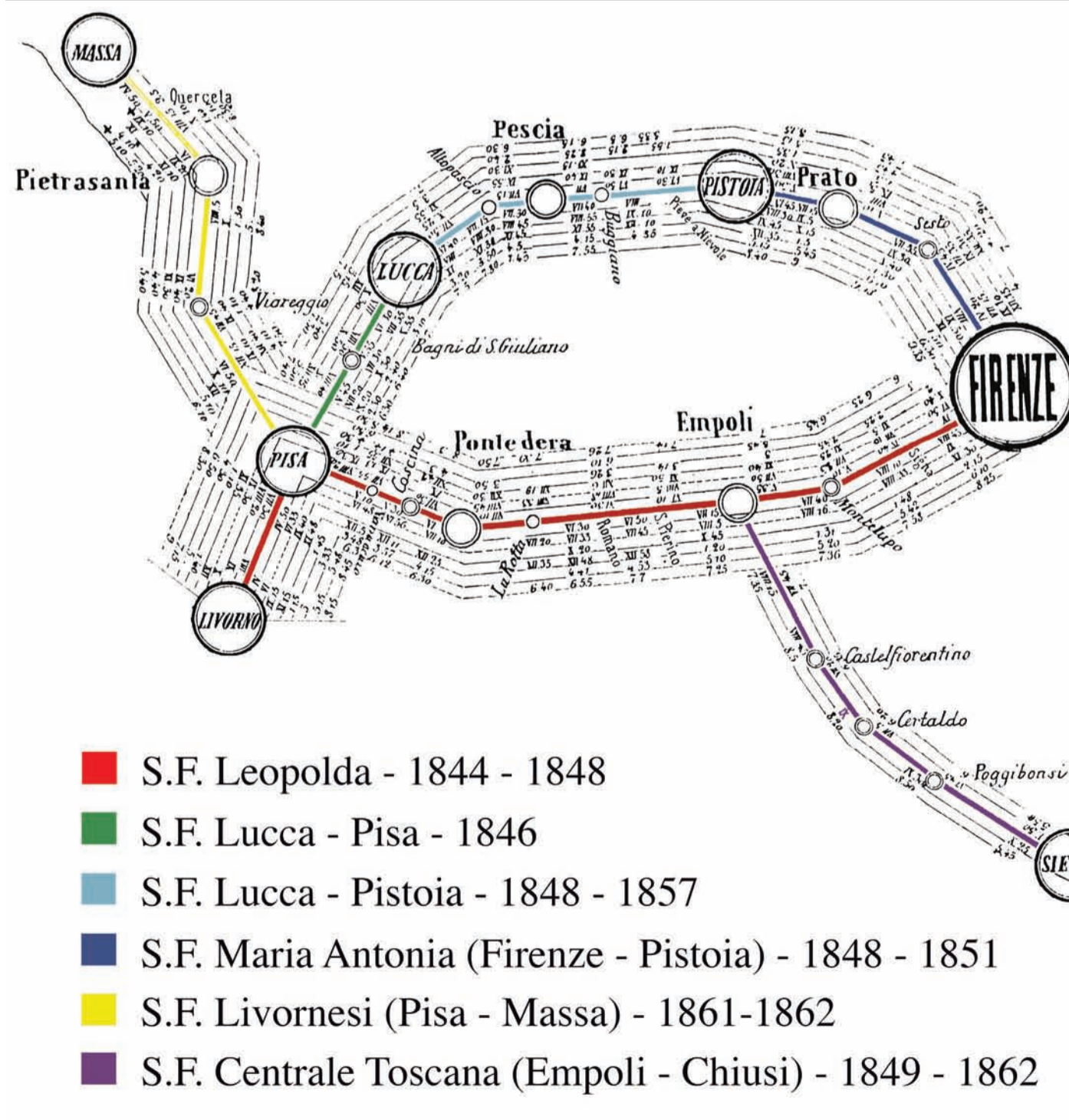
Il successo ottenuto dalla Leopolda, senza alcun aiuto finanziario governativo, invogliò altri capitalisti a costruire sulla destra dell'Arno una linea Firenze - Prato - Pistoia, con la prospettiva di congiungersi con le Strade Ferrate Lucchesi, e quindi con Pisa. Nel corso della costruzione il tragitto ebbe vicende complesse e articolate, essenzialmente dovute al fatto che nella realizzazione e nell'esercizio intervennero varie società per i tronchi in cui esso risultò suddiviso. Il primo tronco fu di appena 21 km, quale la distanza tra Lucca e Pisa. Occorre aggiungere che nel 1840 Lucca era ancora indipendente, retta temporaneamente dal Duca Carlo Ludovico di Borbone, in attesa dell'annessione al Granducato di Toscana prevista dal Congresso di Vienna.

Nonostante la situazione di collasso finanziario del piccolo stato, un comitato di promotori guidato da Pasquale Berghini illustrò il progetto dell'opera con la prospettiva che ciò poteva essere fonte di sviluppo economico grazie al collegamento celere col porto di Livorno. E ciò indusse il Duca a emanare (10.12.1841) il decreto di concessione per la costruzione della Lucca-Pistoia. Dato che la linea andava ad interessare anche il Granducato (il confine era posto a Ripafratta e in questo caso si può parlare di una delle primissime "linee internazionali" al mondo), Leopoldo II dette l'assenso al progetto con Motuproprio del 27.6.1844. L'opera, pur non godendo dei favori presso alcuni ceti abbienti lucchesi, fu affidata ad una società finanziata con capitali stranieri, in parti-

colare austriaci. I lavori, iniziati alacrememente, si protrassero a lungo per vari imprevisti e inconvenienti che fra l'altro fecero aumentare il costo dell'opera. Dopo le prime corse sul tratto Lucca-Ripafratta (22.6.1846), esteso poi a Bagni di San Giuliano (29.9.1846), la linea fu inaugurata il 15.11.1846 con arrivo a Pisa alla stazione provvisoria situata presso Porta a Lucca. Le operazioni doganali al confine fra i due stati, sempre lunghe e noiose all'epoca, risultarono molto semplificate limitando i controlli unicamente ai viaggiatori che scendevano dai convogli. Ricorderemo che a breve distanza di tempo, turbamenti interni e la situazione finanziaria sempre più disastrosa del piccolo ducato, anticiparono (15.10.1847) la cessione dello stato a Leopoldo II da parte di Carlo Ludovico. La soppressione della linea doganale tra Lucca e la Toscana era già stata attuata il 1.7.1847. Lo stesso gruppo promotore, integrato da personalità di Pistoia e di Pescia, costituito in "Società Anonima della Strada Ferrata Lucca-Pistoia", ebbe nell'estate 1845 la concessione per questo tratto. I lavori, iniziati nell'autunno dello stesso anno, portarono all'apertura della Lucca - Pescia avvenuta il 26.12.1848. Ma a causa di varie difficoltà tecniche occorsero cinque anni per la tratta Pescia-Montecatini e altri quattro per arrivare a Pistoia, ponendo in grave imbarazzo il governo granducato. Il problema, serio sia sul piano finanziario, come su quello dell'immagine, fu risolto con la scelta di una persona idonea: Policarpo Bandini, e fu così che con l'apertura della galleria di Serravalle (3.2.1859) e la congiunzione con Pistoia, e quindi con Firenze, il cerchio andò a chiudersi. Sì, perchè ormai da vari anni, era in esercizio la Firenze-Prato-Pistoia, gestita da una società con capitale inglese e in onore della granduchessa regnante, la strada ferrata aveva assunto il nome di "Maria Antonia".

La Strada Ferrata Maria Antonia

La costruzione, avviata nel settembre 1845, non presentava particolari difficoltà, che invece sorsero a causa di liti all'interno della dirigenza tecnica e liti giudiziarie causate dall'impatto della ferrovia con gli abitanti delle zone attraversate. Nonostante tutto, il primo tratto tra Firenze e Prato-Porta al Serraglio prese il via il 3.2.1848 tra l'entusiasmo della popolazione corsa a vedere il primo convoglio partito da Firenze. Non diversamente andarono



Strada Ferrata Leopolda (Livorno-Pisa-Empoli-Firenze)	
Livorno - Pisa	13 marzo 1844
Pisa - Pontedera	19 ottobre 1845
Pontedera - Empoli	21 giugno 1847
Empoli - Firenze	10 giugno 1848

Strada Ferrata Lucca - Pisa	
Lucca - San Giuliano	29 settembre 1846
San Giuliano - Pisa	15 novembre 1846

Strada Ferrata Lucca - Pistoia	
Lucca - Altopascio	11 giugno 1848
Altopascio - Pescia	16 luglio 1848
Pescia - Montecatini	26 luglio 1854
Montecatini - Pieve a Nievole	25 giugno 1856
Pieve a Nievole - Pistoia	6 giugno 1857

Strada Ferrata Maria Antonia (Firenze-Prato-Pistoia)	
Firenze - Prato	3 febbraio 1848
Prato - Pistoia	12 luglio 1851

Strade Ferrate Livornesi	
Pisa - Viareggio	15 aprile 1861
Viareggio - Pietrasanta	12 dicembre 1861
Pietrasanta - Querceta	1 febbraio 1862
Querceta - Massa	1 aprile 1862

Strada Ferrata Centrale Toscana (Empoli-Siena-Chiusi)	
Empoli - Siena	3 dicembre 1849
Siena - Asinalunga	19 settembre 1859
Asinalunga - Torrita	20 ottobre 1861
Torrita - Chiusi	Ottobre 1862

- S.F. Leopolda - 1844 - 1848
- S.F. Lucca - Pisa - 1846
- S.F. Lucca - Pistoia - 1848 - 1857
- S.F. Maria Antonia (Firenze - Pistoia) - 1848 - 1851
- S.F. Livornesi (Pisa - Massa) - 1861-1862
- S.F. Centrale Toscana (Empoli - Chiusi) - 1849 - 1862

Dal 14.7.1860 S.F. Livornesi