LA POSTA PRIVATA SULLE STRADE FERRATE TOSCANE

FRANCO CANEPA, ASPOT

XIII COLLOQUIO DI STORIA POSTALE

INDICE

1. UN PO' DI "GOSSIP"
2. LA STRADA FERRATA ED IL TERRITORIO
3. IL SERVIZIO POSTALE PRIVATO
4. I "FRANCOBOLLI" DELLE SOCIETA' PRIVATE

Stazione ferroviaria e Barriera San Marco - 1898

UN PO' DI "GOSSIP"

Nel 1836, Emanuele Fenzi, *rampante* banchiere fiorentino che nel 1820 aveva fondato la Banca Fenzi, nota anche come Cassa di Sconto, approfittò della dismissione della società siderurgica granducale Magona per divenire unico enfiteuta di numerose ferriere e *stenditoi* tra Pistoia e Pietrasanta. La nuova attività si andava ad affiancare a quella già lucrosa che lo vedeva monopolista nel mercato dei cappelli di paglia che vivevano all'epoca un gran successo nei mercati europei ed americani. La necessità quindi di rivitalizzare gli impianti siderurgici fece nascere

nel banchiere una improvvisa *febbre ferroviaria*! L'amicizia col Viesseux, arrivato a Firenze nel 1819 ove aveva fondato la prestigiosa rivista *Antologia,* si rilevò molto utile per far circolare negli ambienti politici ed economici l'idea di collegare la capitale col porto di Livorno tramite una via ferrata. Il Granduca, che era e rimase sempre molto scettico sull'utilità delle ferrovie, accettò infine, grazie alle pressioni del Fenzi, che godeva del massimo credito presso la corte, di concedere il diritto di prelazione sulla ferrovia ai sig. Fenzi e Senn di Livorno.

Quest'ultimo, cognato del Viesseux, rappresentava l'anima livornese dell'operazione. Non desta quindi stupore che le suppliche del Fenzi e del Senn, presentate separatamente in data 5 e 9 aprile 1838, venissero poi riunite nel motu proprio del Granduca, in data 14 aprile 1838, che assegnava il diritto preferenziale di costruire la strada ferrata tra Firenze e Livorno alle Case Fenzi e Senn! Appare evidente da questa sommaria lettura dei fatti che l'operazione strada ferrata fu soprattutto un'operazione finanziaria; il vero interesse di Fenzi e Senn era quello di poter introdurre sui mercati borsistici europei le azioni della società ricavandone il maggior utile possibile. A tal fine, prima di preoccuparsi dei tecnici e della costruzione della Leopolda, come era stata nominata la società in onore del Sovrano, Fenzi e Senn pubblicarono un libretto che descriveva le mirabolanti possibilità della nostra ferrovia che" metteva in contatto il porto di Trieste con quello di Livorno" e prometteva utili altissimi! Di fatto, malgrado la scarsa serietà delle promesse, l'operazione, praticamente ignorata in Toscana, ebbe successo in Austria e Lombardia e sui mercati inglesi.

UN PO' DI "GOSSIP"

Una volta piazzate le "promesse di azioni", Fenzi e Senn si misero alla ricerca di un progettista che potesse, finalmente, redarre un progetto ed una stima dei costi. Fu scelto Robert Stephenson, figlio di George, uno dei più importanti ingegneri ferroviari inglesi. Senza entrare nel merito delle disavventure finanziare della società e delle difficoltà esecutive che allungarono a dismisura i tempi di realizzazione, finalmente il 13 marzo 1844 il primo treno percorse la tratta Livorno - Pisa dando effettivo inizio alla vicenda che portò, in circa 18 anni, la Toscana ad avere oltre 252 km di strade ferrate tutte costruite e gestite da privati. Oltre infatti alla Leopolda, si realizzarono la Pisa-Lucca, prima ferrovia che congiungeva due stati sovrani, il Granducato ed il Ducato di Lucca; poi la Lucca Pistoja e la Maria Antonia da Firenze a Pistoja; infine la Strada Ferrata Centrale Toscana che congiungeva, presso Empoli, la Leopolda con Siena e poi con gli Stati della Chiesa. Tutte queste società, eccetto la Leopolda, ebbero vita grama, con fallimenti, fusioni, salvataggi che portarono finalmente, nel 1860, alla costituzione delle Strade Ferrate Livornesi che, assieme alla SFCT, divennero poi parte integrante del nascente sistema ferroviario del Regno d'Italia.

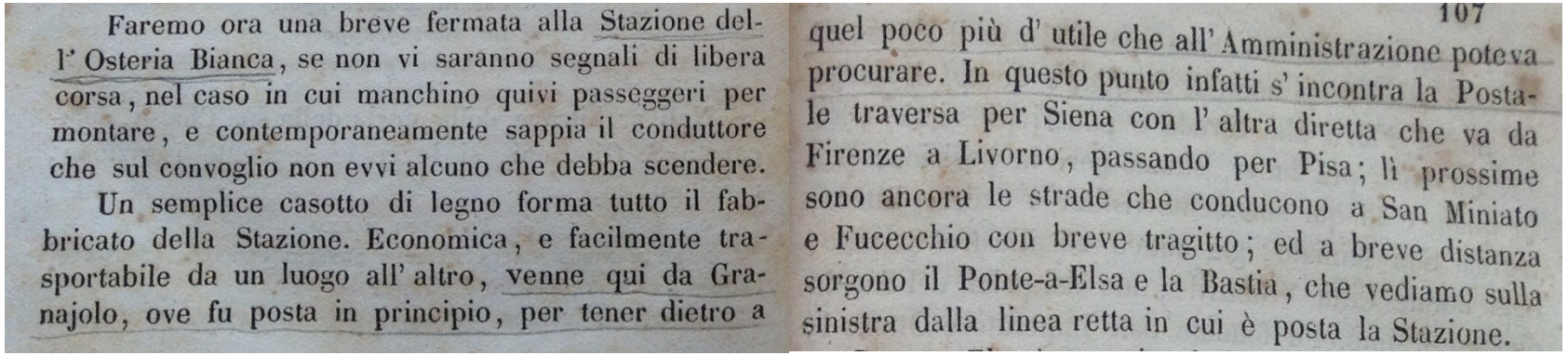
LA STRADA FERRATA ED IL TERRITORIO

La convenzione sottoscritta dal Sovrano con le società ferroviarie stabiliva che il trasporto delle merci e della posta sui treni fosse prerogativa delle società private mentre le poste granducali avevano solamente il diritto di far viaggiare, a pagamento in seconda classe, un funzionario addetto al trasporto delle lettere. Unico caso nel panorama europeo, il Granducato rinunciava alla privativa postale e metteva di fatto in competizione il servizio postale pubblico con quello privato. Dobbiamo considerare che, in quel periodo, il viaggio per strada da Livorno a Firenze durava circa 10 ore, oltre le soste necessarie per il cambio dei cavalli delle carrozze. Quando la Leopolda, nel 1848, raggiunse Firenze, la rivoluzione dei trasporti fu totale. In tre ore e mezzo il treno collegava il porto di Livorno con Firenze ad un costo di circa un terzo di quello necessario per via stradale. Ovvie ragioni di tempo mi impediscono di entrare nei dettagli dei dati sul servizio postale privato: mi limito, in estrema sintesi, a quelli della Leopolda, desunti dai bilanci annuali, che ci permettono di valutare l'evoluzione del servizio. Nel periodo iniziale, sulla Livorno-Pisa viaggiano mediamente 7 lettere al giorno (marzo-settembre 1844).

Nel luglio 1847 tale dato sale a 80 lettere al giorno mentre, all'entrata in funzione dell'intera linea, tale dato sale a 473 pezzi al giorno nel periodo 1849-1852 per poi stabilizzarsi nel periodo 1852-1859 sul valore di 1000 pezzi al giorno. Dico pezzi perché in realtà la descrizione in bilancio parla di lettere, gruppi e pacchi ma possiamo tranquillamente ragionare in termini di lettere. Se consideriamo che la Leopolda era la principale linea commerciale, non andiamo lontano dal vero ipotizzando che, sommando le altre linee in funzione, questi numeri possano tranquillamente essere aumentati del 50 per cento. Purtroppo non siamo in grado di avere dati ufficiali sul servizio postale granducale: appare ovvio che l'iniziale separazione dei due servizi, quello privato e quello granducale, venga a cessare attorno al 1852. Nei fatti, le società private avevano il monopolio della posta per le località servite dal treno, quindi si occupavano anche della posta granducale che veniva poi ritirata in stazione dagli impiegati del più vicino ufficio postale, di solito ubicato nel centro del paese. Il servizio postale granducale prendeva in carico lo smistamento e consegna delle lettere del servizio privato dirette in tutte le altre località.

Annullo Granducale Empoli strada ferrata

Malgrado quindi che molti autori abbiano parlato di uffici postali di stazione delle poste granducali, tale fatto è smentito dalla mancanza, fino al 1858, di qualsiasi indicazione di locali adibiti a tal servizio nelle stazioni. Le stazioni dell'epoca, per precisa scelta progettuale, erano strutture in ferro e legno, chiuse al pubblico, aperte solo in concomitanza dell'arrivo/partenza dei treni, non fornivano ai passeggeri alcun servizio se non la biglietteria. Anche le stazioni più importanti, cioè la Leopolda a Firenze, San Marco a Livorno e Lucca, costruite in muratura con coperture in ferro, hanno come unico servizio per i passeggeri le sale d'aspetto rigidamente divise per classe e , naturalmente, per sesso! Solamente all'apertura della stazione ferroviaria marittima di Livorno, avvenuta nel 1858, troviamo l'indicazione dell'ufficio merci interno: anche in questo caso non vi è distinzione tra pubblico e privato. Di fatto, l'introduzione dei francobolli nel servizio postale granducale, è il momento di "unificazione" dei servizi: tutta la posta che viaggia su ferrovia viene affidata alle società private mentre i privati affidano alla posta pubblica la loro corrispondenza diretta in località non servite dalle stazioni.



Faremo ora una breve fermata alla Stazione dell' Osteria Bianca, se non vi saranno segnali di libera corsa, nel caso in cui manchino quivi passeggeri per montare, e contemporaneamente sappia il conduttore che sul convoglio non evvi alcuno che debba scendere.

Un semplice casotto di legno forma tutto il fabbricato della Stazione. Economica, e facilmente trasportabile da un luogo all' altro, venne qui da Granajolo, ove fu posta in principio, per tener dietro a

107

quel poco più d' utile che all' Amministrazione poteva procurare. In questo punto infatti s' incontra la Postale traversa per Siena con l' altra diretta che va da Firenze a Livorno, passando per Pisa; lì prossime sono ancora le strade che conducono a San Miniato e Fucecchio con breve tragitto; ed a breve distanza sorgono il Ponte-a-Elsa e la Bastia, che vediamo sulla sinistra dalla linea retta in cui è posta la Stazione.

Questo non vuol dire ovviamente che, a livello di accettazione e poi distribuzione della posta, ci fossero servizi comuni: solamente il trasporto resta esclusiva del privato che lo svolge anche per conto del pubblico! Non ho però trovato, ad oggi, evidenza di pagamenti corrisposti dalle poste granducali alle società private per questo servizio. Abbiamo però certezza del fatto che in alcune località, Siena, San Pierino, San Romano etc., vi era un servizio pagato dalla posta granducale per ritirare, presso gli uffici merci delle stazioni, la posta giunta col treno.

Per riassumere, possiamo evidenziare questi dati: sulle vie percorse dalle ferrovia, la posta privata aveva il sopravvento su quella granducale in quanto garantiva rapidità (le lettere non avevano lavorazione) e consegna a domicilio, cosa che le poste granducali riservavano a poche località preferendo il fermo posta. Inoltre le poste private continuavano a garantire il porto a destino che invece, dopo il 1851, praticamente scompare nel servizio pubblico. Tutti questi fattori ci fanno comprendere che l'incasso medio di 10.000 lire toscane al mese per la Leopolda ci porta, nei 16 anni di servizio, ad un valore complessivo di 3.040.000 lire toscane quindi ad un numero di pezzi trasportati, per la sola Leopolda, vicino al milione!

Le società ferroviarie non fecero grandi investimenti per assicurare questo servizio: di fatto, fino al 1858, fu espletato dagli addetti dell'ufficio merci che ritiravano la posta dal capotreno e provvedevano alla distribuzione o direttamente o tramite barrocciai e carrettieri presenti in loco. Bisogna a questo punto fare una parentesi legata alle stazioni. Dal punto di vista progettuale, Will Hoppner, incaricato da Stephenson di dirigere i lavori, non si preoccupò più di tanto degli aspetti estetici. A parte Livorno e Firenze, stazioni di testata, tutte le altre compresa Pisa che aveva un complesso sistema di scambio per l'entrata ed uscita dei treni dalla stazione, erano di transito. Quindi un unico binario, una "baracca" con una tettoia ed un piccolo capannoncino per le merci. La foto della stazione de La Rotta, ubicata subito fuori Pontedera, rende bene il concetto!

11 luglio 1901, Stazione de La Rotta

Se quindi le società private non avevano intenzione di dare alla stazione alcun significato architettonico ed urbanistico, nella realtà l'arrivo della ferrovia mutò completamente il paesaggio e la fruizione dei luoghi. In breve tempo, intorno alle stazioni si vennero a concentrare realtà diverse: il commercio con caffè, ristoranti ed alberghi per i viaggiatori, i trasporti con i vetturini e le carrozze ed i servizi quali i diurni, i barbieri, i sarti ed i negozi che dovevano alimentare tutto questo piccolo mondo.

Da Firenze a Pomarance: poste granducali e private

IL SERVIZIO POSTALE PRIVATO

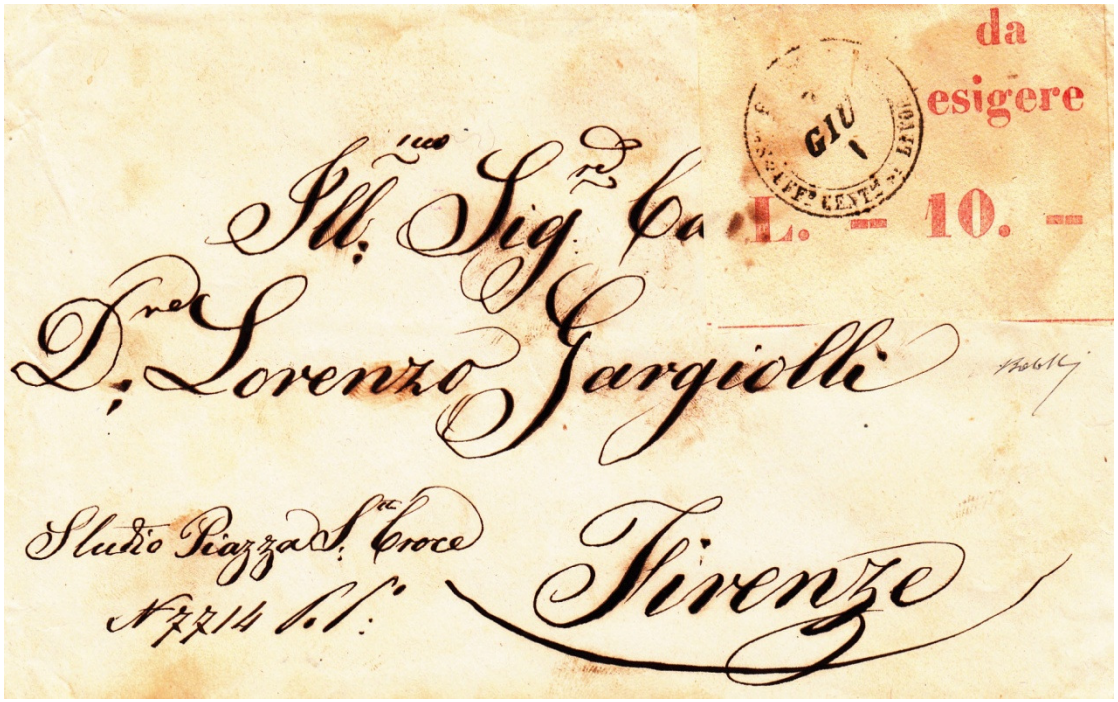
In breve la stazione divenne il fulcro dell'attività e fu necessario creare strade di collegamento, abbellire le aree limitrofe per ben presentare le comunità ed inevitabilmente la speculazione edilizia approfittò della novità per valorizzare aree fin a quel momento destinate all'agricoltura. La decisione del granduca di vietare l'ingresso della ferrovia entro le mura cittadine, trasformò in un decennio il paesaggio toscano. Infatti le zone attraversate dalla via ferrata cambiarono aspetto: i grandi movimenti di terra, i ponti, le strade ed i poderi separati dalle rotaie crearono uno stato a due velocità. Da una parte, fuori dal circuito percorso dai treni, rimaneva un paese legato essenzialmente all'agricoltura ed al piccolo artigianato che aveva difficoltà a trasportare le merci su strade percorribili solo con barrocci, viveva quindi “a bassa velocità”; dall'altra, nelle aree servite dalla ferrovia, il commercio e l'industria si proiettavano verso l'esterno esportando ed importando merci di ogni tipo che si distribuivano con grande velocità grazie alla via ferrata. Nella relazione agli azionisti delle Livornesi, nel 1863, si elencano le 63 stazioni realizzate dalla Società, in buona parte ancora in esercizio.

I "FRANCOBOLLI "DELLE SOCIETA' PRIVATE

A partire dal 1858, il servizio postale privato fece un salto di qualità: l'apertura della stazione marittima ferroviaria di Livorno, che metteva in diretta comunicazione le merci arrivate via mare col servizio ferroviario, permettendo altresì un rapido espletamento delle verifiche doganali, permise di creare un sistema di tariffe di spedizione che divideva le merci in quattro categorie, che applicava tariffe proporzionate al peso ed alla distanza chilometrica e che richiedeva quindi un salto di qualità per l'attività degli uffici merci.

I "FRANCOBOLLI "DELLE SOCIETA' PRIVATE

Alla lettera ed ai piccoli pacchetti ed ai gruppi che fino a quel momento avevano permesso una gestione "postalmente" semplice, consistente nel dichiarare l'oggetto franco, se il mittente aveva pagato in partenza oppure da esigere crazie.... se doveva pagare il destinatario, fu necessario introdurre un nuovo sistema di tassazione che doveva tener conto delle diverse combinazioni tra classe, distanza e peso. Non potendo emettere francobolli, molto più spartanamente le società private predisposero delle etichette prestampate che venivano apposte sulla lettera/pacco/gruppo da spedire e che contenevano le indicazioni necessarie per classificare la spedizione: timbro datario, indicazione, sia a stampa che manoscritta dell'importo versato (in lire toscane o lire italiane prima o dopo il 1° novembre 1859) e classe di appartenenza.



I "FRANCOBOLLI "DELLE SOCIETA' PRIVATE

Queste etichette vennero usate solamente negli uffici di Livorno, Firenze, Pisa, Siena mentre a Lucca , Pistoia ed Empoli furono utilizzati timbri esistenti modificando la cifra a penna. Furono usate dalla Leopolda e quindi dalle Livornesi nel periodo 1859/1862 mentre la Strada ferrata Centrale Toscana, nello stesso periodo, utilizzò etichette piu piccole e semplificate. Sono estremamente rare tanto che, dopo oltre dieci anni di ricerche, non sono riuscito a catalogarne complessivamente più di cinquanta. Nel periodo di tra il 1862 ed il 1864 quindi a cavallo tra la cessazione della privativa postale e l'inizio del servizio postale regio, furono usate particolari etichette, per le assicurate contenenti valori, che possono essere considerate a tutti gli effetti i primi esempi di affrancatura per tale servizio. Il numero di esemplari conosciuti è talmente esiguo che non è possibile avanzare alcuna ipotesi di catalogazione.

Per concludere questo sintetico excursus, debbo ricordare che gli annulli usati dalle Società private superano di gran lunga le cento unità ed hanno dato luogo, per la loro catalogazione, a due opere fondamentali, quella del Bargagli e del Regoli, cui rimando per gli approfondimenti marcofili.