

LEG(G)ENDE PISANE

Doveroso ricordare alcuni binari oggi scomparsi: la linea Pontedera-Lucca, la Cecina-Volterra e quella di Monterufoli

Ferrovie minori trasformate in itinerari storici per amanti del trekking

FABIO VASARELLI

La storia di Pisa non può (e non deve) limitarsi alle vicende della città. C'è una grande provincia, troppo spesso trascurata, che fatica a mantenere identità e rapporti con il proprio capoluogo. In quest'ottica, dopo aver trattato del sistema ferroviario cittadino e del litorale, è doveroso ricordare anche alcuni binari oggi scomparsi: la linea Pontedera-Lucca (di cui parliamo oggi), la Cecina-Volterra e la ferrovia mineraria di Monterufoli (alle quali sarà dedicata la prossima puntata). Si tratta di ferrovie minori, comunque importanti in un'epoca nella quale la mobilità privata era un miraggio, che oggi rappresentano itinerari storici e ambientali di tutto rispetto, soprattutto per gli amanti del trekking.

STORIA E VICENDE

DELLA LUCCA-PONTEDERA

Già alla fine del XIX secolo si cominciò a pensare di collegare con il treno le zone della provincia non ancora raggiunte (il Bientinese e la Valdera). L'idea era quella di capillarizzare il servizio con un corridoio ferroviario da Lucca a Volterra (alternativo alla Tirrenica), che avrebbe intersecato l'esistente ferrovia Leopolda presso Pontedera. Le zone interessate erano infatti accomunate da un grande sviluppo agricolo e industriale. Fu solo nel 1903 che le Ferrovie dello Stato

progettarono questa linea, ma la Grande Guerra ne ritardò la nascita. La costruzione fu poi deliberata con la legge Bonomi del 1919, che mirava a completare quelle ferrovie locali e strategiche il cui sviluppo non fu reso possibile per gli eventi bellici. Il 28 ottobre 1928, dopo circa 6 anni di lavori, fu inaugurato il primo tratto, lungo circa 25 chilometri, che congiungeva Lucca con Pontedera. Ma poi fu ancora guerra. Durante il secondo conflitto mondiale (primavera 1944), pesanti bombardamenti danneggiarono gravemente tutta la linea, rendendola inutilizzabile. I guastatori tedeschi completarono l'opera minando tutti i ponti. Dapprima sembrò che le Fs avessero intenzione di ripristinarla, anche se le rotaie indenni furono materialmente utilizzate per riparare i danni delle ferrovie vicine, come la Firenze-Pisa e la Firenze-Lucca-Viareggio. Nel primo dopoguerra ci fu poi un notevole incremento del trasporto su gomma a scapito di quello su rotaia e così furono abbandonati sia il progetto dell'intera linea Lucca-Volterra che il ripristino del tratto Lucca-Pontedera. Infine, nel 1958, le Ferrovie emisero un decreto di dismissione (Dpr 1037 del 14 ottobre 1958) e smantellarono completamente la linea.

CARATTERISTICHE DELLA LINEA

La ferrovia Lucca-Pontedera era lunga 25,264 chilometri ed era a scartamento nor-

male. La linea era equamente distribuita tra le province di Pisa e Lucca e costeggiava tutto il versante orientale del Monte Pisano. Già al tempo del primo progetto (1903), gli abitanti dei centri serviti ammontavano ad oltre 150.000 unità. Nonostante il tracciato relativamente breve, era dotata di ben otto stazioni intermedie, numerosi caselli e interessanti opere d'arte. Le caratteristiche era dunque quelle di una moderna metropolitana extraurbana. Le opere d'arte più importanti erano il ponte in ferro sul canale emissario del Bientina, il ponte in cemento armato sul fiume Arno presso Calcinaia e la galleria subalvea al torrente Visona presso Castelvecchio di Compito. Nei pressi di Pontedera, la linea attraversava la via Tosco-Romagnola, dunque la tranvia Pisa-Pontedera; un agente delle ferrovie scendeva personalmente per accertarsi di fermare eventuali convogli tranviari in arrivo durante il passaggio del treno. Infine, per la necessità di dover attraversare una fitta rete di strade vicinali e private, si contavano numerosi passaggi a livello; questo, unitamente alla distanza media tra le stazioni (circa 3 chilometri), fu la causa della bassa velocità commerciale che i convogli riuscivano a sviluppare; il tempo di percorrenza tra i due capolinea risultava dunque compreso tra i 40 e i 50 minuti. —

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



La galleria subalvea del torrente Visona a Castelvecchio di Compito

COSA RIMANE

Binario disarmato e molti ponti crollati

Ma cosa rimane oggi?

La sede ferroviaria è visibile solo a tratti, generalmente invasa dalla vegetazione spontanea.

Il tracciato è facilmente individuabile attraverso la moderna cartografia informatizzata. Anche su internet è possibile reperire molte informazioni e molto foto d'epoca sulla linea in questione.

Tutto il binario è stato di-

sarmato e molti ponti sono crollati.

I fabbricati (stazioni e caselli) presentano un buono stato di conservazione e sono stati riconvertiti in abitazioni civili; alcuni riportano ancora la progressiva chilometrica.

La galleria passante sotto il torrente Visona è sempre esistente e percorribile, oggi inserita in itinerari di trekking assai interessanti. Infine, presso Calcinaia, sono ben visibili i resti del massic-

cio ponte sull'Arno, di cui sopravvivono due delle cinque arcate.

Oggi lungo la vecchia linea è frequente incontrare gli appassionati sia della camminata che della bicicletta, ma una visita alla ricerca delle vecchie stazioni è consigliabile davvero per tutti.

Ecco tutte le stazioni del tracciato con la loro progressiva chilometrica:

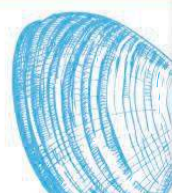
LUCCA 0-000
SAN LEONARDO - SANT'ANDREA 6-532
SAN GINESE - PIEVE DI COMPITO 8-759
COLLE DI COMPITO 10-737
CASTELVECCHIO DI COMPITO 13-391
BUTI - CASCINE 16-671
VICOPISANO - BIENTINA 19-618
CALCINAIA 22-107
PONTEDERA 25-264

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Zighe!

Discorsi labronici fuori di senno, ma neanche troppo, scritti col peperoncino...

Patrizia Salutij



€ 6,70
oltre al prezzo
del quotidiano



In edicola con **IL TIRRENO**