

LIVORNO IN TRENO

BOLLETTINO UFFICIALE DEL GFL
GRUPPO FERMODELLISTIVO LIVORNO APS «FULVIO TONELLO»

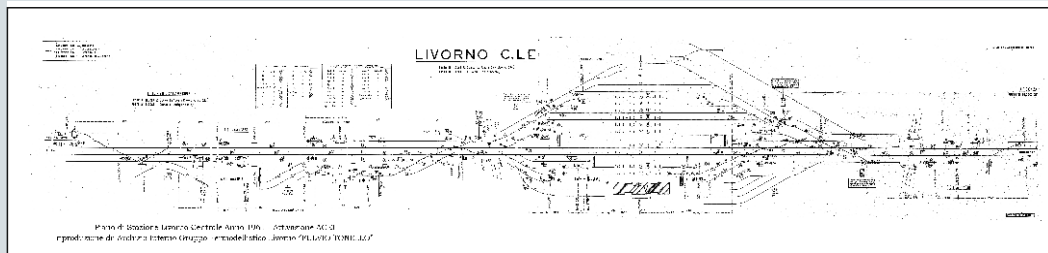


l'editoriale del DIRETTIVO



Continuiamo il nostro percorso di narrazione della storia e dell'impatto sull'economia della ferrovia a Livorno, dai suoi albori fino ai giorni nostri, che mostrano un evidente e progressivo stato di abbandono, sia sotto l'aspetto occupazionale e di esercizio, sia su quello prettamente estetico strutturale. Con l'avanzare della tecnologia, le stazioni stanno progressivamente perdendo il fascino che le ha contraddistinte per quasi 160 anni, quando erano un punto di assembramento per i viaggiatori e soprattutto per il personale ferroviario che a vario titolo sostava sui marciapiedi lungo i binari di Livorno Centrale. La storia ci fa ricordare le varie postazioni all'interno della struttura: il Buffet della Stazione, gestito per quasi 50 anni dalla famiglia Tortorelli, già gestori di buffet a Orte e Napoli, il distaccamento militare, il posto di polizia, i vari uffici del personale viaggiante, i frenatori ecc. Di tutto questo purtroppo non rimane pressoché nulla. Preponderante è la necessità di non perdere tempo, così che la stazione si è trasformata in una grande metropolitana di superficie, dove non si odono più i caratteristici suoni di un tempo: il fischio del capotreno, i colpi di controllo del frenatore e il barista del marciapiedi che attendeva l'arrivo del treno a lunga percorrenza col suo tipico carretto stracolmo di panini e bibite, pronto a rifornire i viaggiatori. Come se non bastasse non c'è più nemmeno l'annunciatore, soppiantato da una anonima voce preregistrata. Ricordi non troppo lontani, ancora nettamente scolpiti nella nostra memoria, sconosciuti ai più giovani, ma motivo di impegno da parte nostra affinché siano tramandati e non persi, perché sono parte intrinseca dell'evoluzione economica e culturale della nostra città.

INAUGURAZIONE BANCO ACEI



La stazione di Livorno Centrale è da sempre stata oggetto di aggiornamenti strutturali. Considerata banco di prova per il miglioramento della rete ferroviaria nella dorsale tirrenica, nel 1961 venne inaugurato, tra i primi in Italia, l'**Apparato Centrale Elettrico a Itinerari**, meglio conosciuto come ACEI. Il nuovo apparato consentiva, mediante l'utilizzo di appositi comandi (pulsanti), di gestire l'esercizio ferroviario in stazione in completo automatismo. Ovvero l'operatore impostava il posizionamento degli scambi in corretto tracciato, i segnali bassi o di manovra, i segnali di arresto e partenza, consentendo così il corretto instradamento del convoglio con una verifica in tempo reale sul grande schermo

murale o **Quadro Luminoso** che indicava l'esatto ingombro del treno sul tracciato indicato. Questo sistema «informava» il dirigente in turno sulla liberazione graduale del tracciato precedente, operazione definita **Elastica** ed applicabile solo nelle stazioni medio grandi, mentre nelle piccole si continuava ad esercitare la liberazione di binario in maniera **Rigida**. Nella foto in riquadro possiamo vedere la sala controllo proprio di Livorno Centrale in una fotografia del 2016 scattata e gentilmente concessaci dal maestro ferroviere **Aurelio**



Uff. Movimento Livorno C.le.
1.02.2016 foto Aureste.

Stefanini, che è anche socio del GFLivorno e meglio conosciuto dagli appassionati per le sue splendide foto con lo pseudonimo **Aureste**.

1925 - la data del cambiamento

Il primo deposito locomotive a vapore di Livorno C.le

La stazione di Livorno Centrale, inaugurata nel 1910, era attrezzata con un deposito per il ricovero e la manutenzione delle locomotive a vapore posizionato nell'area a sud, direzione Roma, dove attualmente vi è la struttura di parcheggio e lavaggio dei treni a lunga percorrenza o internazionali. L'impianto era collegato alla linea da un doppio binario ed era servito da una piattaforma girevole del diametro di 21 metri. La rimessa vera e propria era costituita da un fabbricato di 19 x 50 metri ed era attraversato da due coppie di binari, con fosse di ispezione e 11 fosse a fuoco. In adiacenza sorgeva un edificio su due piani destinato ad ospitare l'officina, gli uffici, il refettorio, il dormitorio ed altri locali di servizio.



Il progredire della rete nazionale e lo sviluppo tecnologico fecero sì che la struttura in oggetto non risultasse più idonea ai nuovi mezzi di trazione trifase. Fu così deliberato di espropriare un vasto terreno di 65000 mq posizionato a nord della stazione in direzione di Livorno San Marco (Leopolda), posizionato a nord di Livorno Centrale, in direzione della confluenza tra la linea Tirrenica e la Leopolda, per progettare e costruire un nuovo e tecnologicamente più avanzato deposito ferroviario, pensato sia per il ricovero e la manutenzione dei mezzi a vapore, sia di quelli a trazione elettrica: un impianto che tra gli anni Venti e Trenta del Novecento divenne il prototipo di altre strutture costruite nel resto d'Italia, come Bologna, Bolzano, Milano ecc. Nella foto a fianco, reperibile anche nella nostra pagina www.gflivorno.it si

vedono chiaramente entrambe le strutture: il deposito vapore in basso a destra e quello nuovo in alto a sinistra. Ad oggi non abbiamo più tracce della prima struttura, andata irrimediabilmente persa causata dalle tante trasformazioni che ha subito il piano di stazione nel corso dei decenni ma soprattutto a causa dei violenti bombardamenti che subirono le strutture civili industriali ferroviarie e navali della città di Livorno nel corso del 1943.

Il Deposito locomotive di via Provinciale Pisana

Parte prima



©2005 - E. Imperato



«Dalle origini al decadimento»

Iniziamo con questo numero l'approfondimento sul Deposito Manutenzione Locomotive di Livorno, situato nell'area che da via Provinciale Pisana si spinge fino a lambire il sito dell'ex passaggio a livello di via delle Sorgenti (oggi sostituito da un sottopasso stradale). La struttura, ormai fatiscente, è stata anche oggetto di tre servizi giornalistici da parte del quotidiano il Tirreno di Livorno sul finire del 2021, dopo che il GFL

si era fatto promotore di una serie di reportage (ad uso interno del gruppo) a seguito di visite preventivamente autorizzate proprio per testimoniare le condizioni del sito. Nonostante le molte limitazioni imposte dalla sicurezza siamo riusciti a fotografare la quasi totalità degli ambienti, riscontrandone la completa distruzione a seguito di atti vandalici: vetrate distrutte dal lancio di estintori, murali su pezzi di valore storico, mobilio rovesciato e documenti di ogni genere distribuiti in ogni pavimento. Sappiamo che purtroppo l'elevato costo per un risanamento e recupero del deposito è tale da spegnere facili entusiasmi, però è auspicabile un intervento volto alla preservazione e alla valorizzazione di alcuni ambienti, che del resto sono veri e propri esempi di archeologia industriale. Da questo numero ripercorreremo il progetto, le aspettative, i fasti, le trasformazioni e la decadenza, in un percorso progressivo e tristemente inesorabile di inutilizzo ed abbandono.



Foto in alto: 2005 il deposito ai tempi d'oro - foto per gentile concessione di Ernesto Imperato
Foto al centro: 2014 la piattaforma girevole ed il magazzino - foto di Luca Pasquini



Correva l'anno 1927

Il Deposito Locomotive di Livorno ha rappresentato una tappa importante nel percorso di ammodernamento degli impianti ferroviari nazionali. Inaugurato nel 1927, rappresentò un punto di svolta nella progettazione di impianti destinati non solo alla trazione a vapore, ma soprattutto elettrica, che da lì a poco avrebbe coperto la quasi totalità delle principali direttrici nazionali. La struttura insisteva su un'area di circa 70mila metri quadrati di cui 13115 metri quadri erano occupati da strutture varie quali uffici, dormitori, officine ecc. Di rilievo il ponte trasbordatore utilizzato per collegare i locali di rimessaggio alle officine. Nella struttura hanno lavorato migliaia di ferrovieri, stagnatori, saldatori e soprattutto meccanici.



Foto in alto: il «piazze di ricovero del trifase»
foto mediana: ponte trasbordatore con loco trifase
foto in basso: Interno Officine e panoramica dell'entrata lato stazione
fotografie tratte dall'archivio storico di Fondazione FS



Eventi e Manifestazioni

«EFFETTO VENEZIA 2022»

Lo scorso 3 agosto il GFLivorno si è presentato ufficialmente alla cittadinanza livornese partecipando con un proprio stand alla manifestazione annuale **EFFETTO VENEZIA** organizzata dal Comune di Livorno ed insediata nell'omonimo quartiere i. Presenti nel Villaggio delle Associazioni, abbiamo potuto incontrare le tante famiglie con bambini attratti dal fascino del treno in movimento sui due moduli da esposizione che abbiamo realizzato proprio per eventi come questo. Notevole la curiosità suscitata dalle varie fotografie appese allo stand, soprattutto quelle relative allo stato di abbandono del Deposito e della Stazione Leopolda di San Marco, per la quale il Sindaco di Livorno dott. Luca Salvetti ha espresso preoccupazione per l'eccessivo stato di degrado.





I LAVORI AL PLASTICO



La nostra produzione artigianale di vegetazione per la scenografia



Le fasi di studio del cappio di ritorno nell'area a nord della stazione



La gestione informatica del tracciato oltre 50 metri di piena linea



La consulenza di un ex ferroviere per la corretta progettazione del tracciato



LA SEZIONE ARCHIVIO FOTOGRAFICO



Le 640.004 - DL Livorno - 18 novembre 1990 di Giuliano Niccolai



panoramica del DL nel 1988 rotabili vari - di Claudio Sabatini

la Ferrovia e la stampa

Dopo anni di rinvii e rimbalzo di responsabilità, finalmente il porto di Livorno avrà il proprio accesso diretto all'Interporto Vespucci di Guasticce (LI) e la naturale prosecuzione della stessa linea con immissione sulla Vada-Pisa e proseguo sulla linea per Firenze senza l'attraversamento della stazione di Pisa. Dopo lo stanziamento dei fondi necessari, se i tempi di esecuzione saranno rispettati, assisteremo ad una profonda trasformazione dell'economia cittadina. Il Gruppo Fermodellistico Livorno

Scavalco ferroviario, ecco come sarà 360 metri e quattordici campate

La Cemes spa aprirà i cantieri entro la fine del mese: la consegna dell'opera in 18 mesi



seguirà con interesse e passione il procedere dei lavori, per darne ampia conoscenza agli appassionati ed alla cittadinanza livornese. Le immagini mostrano lo sviluppo del nuovo percorso ed il progetto per lo scavalco dalla linea Livorno - Pisa subito dopo la stazione di Calambrone.

Le foto nei riquadri sono p.g.c. del quotidiano «IL TIRRENO»



Diventa SOCIO del GFL potrai scegliere due tipologie di Discrizione socio Ordinario e socio Occasionale. Vieni a trovarci, potrai conoscere un mondo affascinante e scoprire il gusto di riprodurre il mondo che ti circonda. Abbiamo un sogno, vogliamo condividerlo, vogliamo essere in tanti e lasciare qualcosa di importante alla memoria della nostra città. VIENI A TROVARCI

vi en i a t ro va r ci

giovedì e sabato pomeriggio siamo in via Aiaccia 3/A Stagno (LI) per appuntamento fai riferimento alla mail

Met ti in ag en da i no st ri so ci al

internet
facebook
instagram
e-mail

www.gflivorno.it
@gflivorno
gflivorno_fulvio_tonello
info@gflivorno.it