

TOSCANA 2016

A.S.P.O.T.

ASSOCIAZIONE PER LO STUDIO
DELLA STORIA POSTALE TOSCANA

2-3 Aprile 2016 - Empoli (FI)
Palazzo delle Esposizioni



LA POSTA PRIVATA NEL GRANDUCATO DI TOSCANA I FRANCOBOLLI DELLE STRADE DI FERRO

FRANCO CANEPA ASPOT

A.S.Po.T. *Associazione per lo Studio della Storia Postale Toscana*

Sede: via Cavour 47, 50053 Empoli avv.papanti@yahoo.it

La “Associazione per lo Studio della Storia Postale Toscana”, fondata nel 1995, ha lo scopo di promuovere e sviluppare lo studio e la conoscenza della storia postale della Toscana.

Ne fanno parte circa 80 soci residenti in Italia e all’Estero.

Queste le principali iniziative dell’A.S.Po.T..

- “Il Monitore della Toscana”, rivista semestrale sulla quale vengono pubblicati articoli di storia postale e filatelia toscane.
- “Catalogo dei Bolli Prefilatelici Toscani” di recente pubblicazione.
- Periodici incontri, nel corso dei quali sono trattati argomenti di storia postale toscana.
- Visita a musei postali o a località ove si svolsero eventi rilevanti per la posta.
- Incontri con associazioni filateliche affini.
- Realizzazione di collezioni collettive presentate anche in occasione di manifestazioni e mostre non filateliche.



Il Catalogo può essere richiesto a: Florence Center s.r.l.,
Viale Don Minzoni 44, 50129 Firenze
luigi@impallomeni.it



La rivista dell’ASPoT
“IL MONITORE DELLA TOSCANA”
esce semestralmente e viene inviata gratuitamente ai soci.

Iscrizioni ed informazioni presso la segreteria: daniele.bicchi@alice.it

A.S.P.O.T.

ASSOCIAZIONE PER LO STUDIO DELLA STORIA POSTALE TOSCANA

TOSCANA 2016

**2-3 Aprile 2016 - Empoli (FI)
Palazzo delle Esposizioni**

LA POSTA PRIVATA NEL GRANDUCATO DI TOSCANA I FRANCOBOLLI DELLE STRADE DI FERRO

INDICE

Presentazione *di Alessandro Papanti* pag. 3

I francobolli delle vie ferrate *di Franco Canepa*

La febbre ferroviaria pag. 4

I francobolli delle vie ferrate: le etichette pag. 9

Catalogazione:

Strada Ferrata Leopolda poi Strade Ferrate Livornesi pag. 12

Strada Ferrata Centrale Toscana pag. 14

Etichette S.F. Leopolda poi S.F. Livornesi classificate per stazione di provenienza:

Livorno pag. 15

Firenze pag. 27

Pisa pag. 30

Etichette Strada Ferrata Centrale Toscana pag. 31

Annuli di stazione usati in luogo delle etichette pag. 35

Etichette per assicurate pag. 37

Valutazioni pag. 40

“L'autore ringrazia per le immagini messe a disposizione
i soci Finetti, Guerri, Papanti e l'Unificato”

TOSCANA 2016



1866-2016

FERRUCCIO BUSONI

150° anniversario della nascita

Ferruccio Busoni



Presentazione

Scopo dell'A.S.Po.T. è la promozione e diffusione dello studio della storia postale toscana mediante riunioni periodiche dei soci per il confronto e lo scambio di notizie ed idee inerenti l'oggetto sociale, incentivando la pubblicazione delle loro ricerche e la partecipazione a mostre filateliche sia individuale che collettiva.

Questi obiettivi trovano realizzazione anche attraverso "Toscana 2016", manifestazione giunta alla sedicesima edizione, nella quale confluiscono più iniziative.

- Numero Unico L'argomento di questa edizione tocca un aspetto del tutto peculiare della storia postale: quello delle "Strade Ferrate Toscane", che rappresentano un *unicum* nel panorama postale dell'800, in quanto queste non costituirono soltanto il nuovo mezzo di trasporto delle lettere che rivoluzionò il plurisecolare "correre di posta in posta" ma dettero luogo ad un sistema postale privato, in concomitanza ed in concorrenza con quello granducale. Circostanza questa che la dice lunga sulla larghezza di vedute che caratterizzò il governo dei Lorena dalla seconda metà del '700 agli Anni '50 del secolo successivo. Tale dualismo era tanto radicato da sopravvivere nella Toscana ormai unita al Regno d'Italia per tutto il 1862. La specialità della materia ha richiamato l'attenzione di appassionati e studiosi, ma finora mancava una pubblicazione interamente dedicata ad un settore di essa: quello delle etichette, stampate in modo artigianale dalle società ferroviarie al fine di indicare il porto dovuto per piccoli pacchi o lettere eccedenti il porto ordinario. A questa mancanza sopperisce il recente lavoro di Franco Canepa dedicato a quelli che, brillantemente, l'autore definisce "I *francobolli* delle strade di ferro", per le affinità dovute al fatto che si tratta di ritagli di carta con indicazione del valore che vengono applicati sulla soprascritta o sulla busta, anche se la loro funzione non è quella di contrassegnare l'avvenuto pagamento.
- Mostra sociale Riguarda lo stesso argomento: "La Posta delle Strade Ferrate Toscane".
- Annullo speciale e cartolina Sono ambedue dedicati all'illustre musicista empolesse Ferruccio Busoni in occasione del 150° anniversario della nascita, avvenuta il 1 aprile 1866. Fu compositore e pianista, fondatore di un nuovo stile definito "Nuovo Classicismo" che ricercò il nuovo senza rifiutare il passato e precursore della musica elettronica.
- Premio Pantani Viene annualmente assegnato dall'Aspot in memoria di Piero Pantani, fra i primi studiosi della storia postale toscana prematuramente scomparso, a chi ha contribuito alla conoscenza ed alla diffusione di questa materia.
- Convegno commerciale Saranno presenti numerosi commercianti filatelici, numismatici, cartofili, nonché di documenti, libri.
- Asta filatelica curata da una nota ditta del settore.

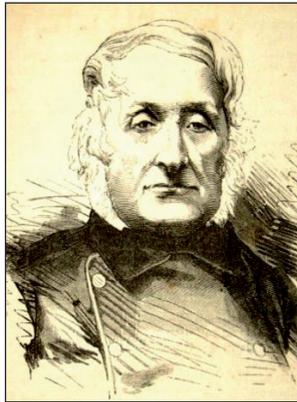
Il mio sentito ringraziamento va a tutti coloro, soci e non, che in qualunque modo hanno collaborato alla realizzazione di questa iniziativa.

I FRANCOBOLLI DELLE VIE FERRATE

Franco Canepa(Aspot)

LA FEBBRE FERROVIARIA

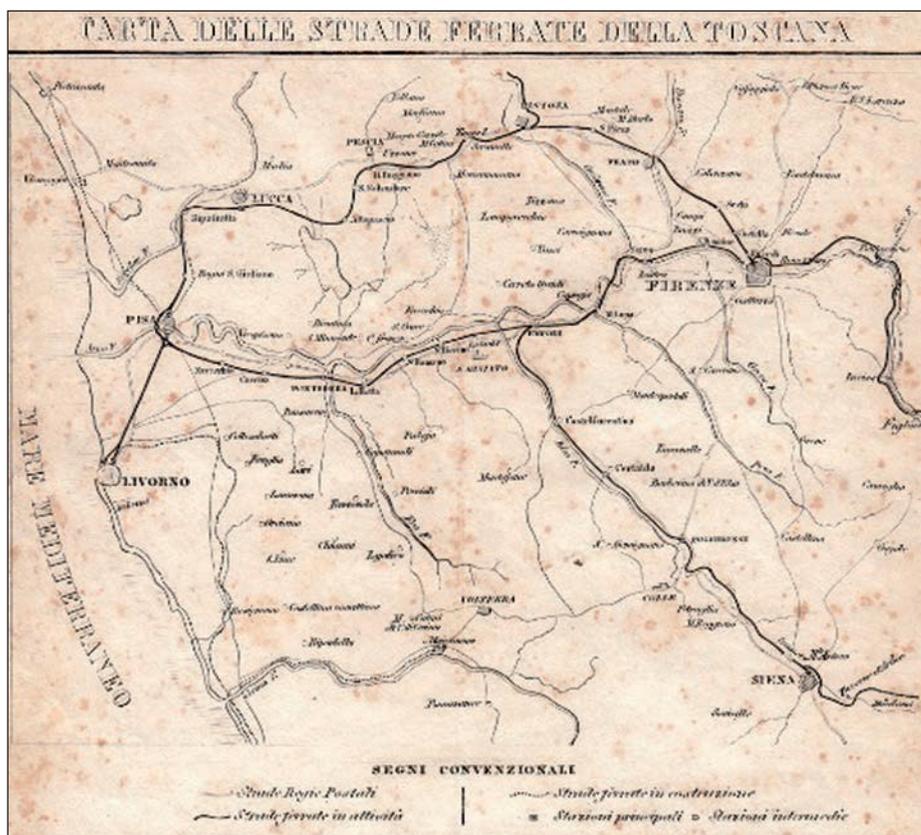
La Toscana del primo Ottocento era un paese tranquillo: l'agricoltura era la principale attività economica ed i ritmi del Granducato si adeguavano di conseguenza a questo *modus vivendi*. I trasporti e le comunicazioni erano legati alle strade, in condizioni assai pietose, ed alla navigazione fluviale che dipendeva dall'andamento meteorologico. Livorno, porto franco, era l'unico punto di contatto col resto del mondo. Questo quadro di apparente dormiveglia, cominciò a mutare i suoi contorni quando, nel 1836, Emanuele Fenzi, *ram-pante* 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 *stenditoti* tra Pistoia e Pietrasanta. La nuova attività si andava ad affiancare a quella già lucrosa che lo vedeva monopolista nel mercato dei cappelli di pa-



Emanuele Fenzi

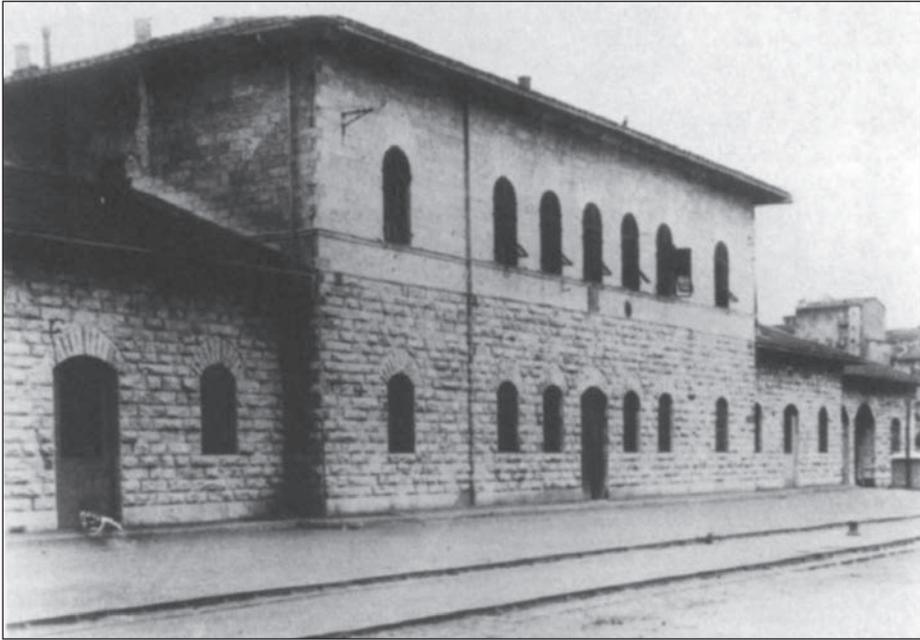
un gran successo nei mercanecessità quindi di rivitalizzefece nascere nel banchiere *viaria*! L'amicizia col Vies-1819 ove aveva fondato la si rilevò molto utile per far tici ed economici l'idea di to di Livorno tramite una dizionalmente amante dello raggiunto dopo la dominamase sempre molto scettico non apparire però chiuso percorrevano in quegli anni pero austriaco, accettò infi-Fenzi, che godeva del massimo credito presso la corte fiorentina, di concedere il diritto di prelazione sulla strada ferrata ai sigg. Fenzi di Firenze e Senn di Livorno. Quest'ultimo, cognato del Viesseux, rappresentava l'anima livornese dell'operazione. Il disinteresse ed, al tempo stesso, la preoccupazione per i risvolti economici e finanziari dell'operazione apparve evidente dalla proclamata volontà da parte del Granduca di escludere qualsiasi intervento del governo granducale nell'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! Da questa sommaria lettura si evince che l'operazione strada ferrata fu soprattutto un'operazione finanziaria; il vero interesse di Fenzi e Senn era quello di poter introdurre sui mercati bors-

stici 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. 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



ferroviani inglesi. Senza entrare nel merito delle disavventure finanziarie 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-Pistoia e la Maria Antonia da Firenze a Pistoia; 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, 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 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 e 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 e mettendo in moto un numero inusitato di persone e merci. Senza entrare nei dettagli dei bilanci annuali della Leopolda, unica società di cui abbiamo dati certi, riassumo i dati che ci permettono di valutare l'evoluzione del servizio postale. 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, nel periodo 1849-1852 si raggiungono i 473 pezzi al giorno 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 40/50 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. 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 quella di 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



Livorno. L'antica stazione ferroviaria marittima, inaugurata nel 1958

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. 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.

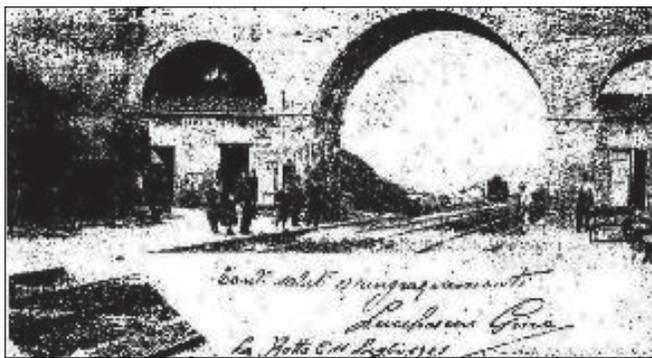
7

Per riassumere, possiamo evidenziare che: sulle vie percorse dalle ferrovie, 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! Se estendiamo questi numeri a tutte le società private, otteniamo una cifra vicina al milione e

mezzo di pezzi trasportati e possiamo quindi evidenziare che il capitolo della posta privata in Toscana merita di stare alla pari del servizio pubblico per l'importanza, anche dal punto di vista collezionistico, di questa realtà postale.

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 riprendere il discorso legato alle stazioni. Dal punto di vista progettuale, Will Hoppner, ingegnere inglese, incaricato da Stephenson di dirigere i lavori di costruzione della Leopolda, non si preoccupò più di tanto degli aspetti estetici. A parte Livorno e Firenze, stazioni di testata, tutte le altre, compresa Pisa, che pur 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! 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. In breve la stazione divenne il fulcro dell'attività del paese 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

8



Stazione di La Rotta 1902

l'esterno esportando ed importando merci di ogni tipo che si distribuivano con grande velocità grazie alla via ferrata. Giova qui ricordare che nella relazione agli azionisti delle Livornesi, nel 1863, si elencano le 63 stazioni realizzate dalla Società che, in buona parte, dopo 150 anni, sono ancora in esercizio.

I FRANCOBOLLI DELLE VIE FERRATE: LE ETICHETTE

La soria postale delle ferrovie private è stata oggetto di due fondamentali volumi, editi, a distanza di ventitrè anni, ad opera di Filippo Bargagli Petrucci nel 1985 e Fabio Regoli nel 2008. Questi studi esaminano nel dettaglio gli annulli utilizzati dalle diverse società che si sono occupate del servizio postale. L'argomento però che a noi interessa riguarda uno degli aspetti meno noti e, fino ad oggi, meno indagati, di quel periodo. A partire dall'ottobre 1858, il servizio postale privato fece un salto di qualità: l'apertura degli uffici merci di stazione a Firenze e Pisa e la messa in esercizio, dopo oltre 8 anni di lavori e modifiche, della stazione marittima ferroviaria di Livorno, che metteva in diretta comunicazione le merci arrivate via mare col servizio ferroviario, permettendo altresì un contemporaneo espletamento delle verifiche doganali, permise di creare un nuovo sistema di tariffe di spedizione. Le merci venivano divise in quattro categorie, applicando una tariffa proporzionale al peso ed alla distanza chilometrica, si introduceva, anche per i pacchi ed i gruppi, la consegna a domicilio: tutto questo richiedeva quindi un salto di qualità per quanto riguardava l'attività degli uffici addetti. Per le lettere, i piccoli pacchetti ed i 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 cra-zie*... 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. Queste etichette vennero usate solamente, come detto, negli uffici di Livorno, Firenze, Pisa per quanto riguarda la Leopolda, mentre sulla Strada Ferrata Centrale Toscana si utilizzò un sistema differente che analizzeremo in seguito. Pur non essendo dotate di etichette, le stazioni di Lucca, Pistoia ed Empoli utilizzarono per il nuovo servizio dei timbri esistenti modificando la cifra a penna. Le etichette furono usate dalla Leopolda e quindi dalle Livornesi nel periodo 1859/1862. Non abbiamo purtroppo un numero sufficiente di etichette della SFCT per poter stabilire con certezza il periodo di utilizzo: poiché però non abbiamo notizia di etichette con valuta in lira toscana, dobbiamo pensare che il loro uso fu più tardivo, probabilmente a partire dalla fine 1859/inizio 1860 al dicembre 1862. Il tentativo di catalogazione delle etichette è reso assai complicato dal limitato numero dei pezzi giunti fino a noi e dalla mancanza di qualsiasi informazione "ufficiale" sul loro uso. Le prime notizie, abbastanza generiche, si ritrovano nelle tavole del Sogno (Il Bollettino Filatelico, 1939) che riproduce due tipi di etichetta in uso sulla Leopolda nelle sue tavole sugli annulli di Toscana. Il Ravasini (*ibidem*, 1957/8) dice che queste etichette erano usa-

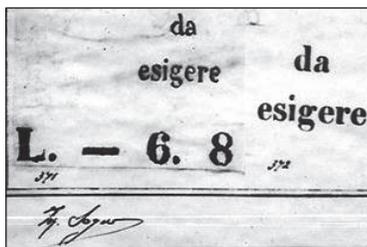


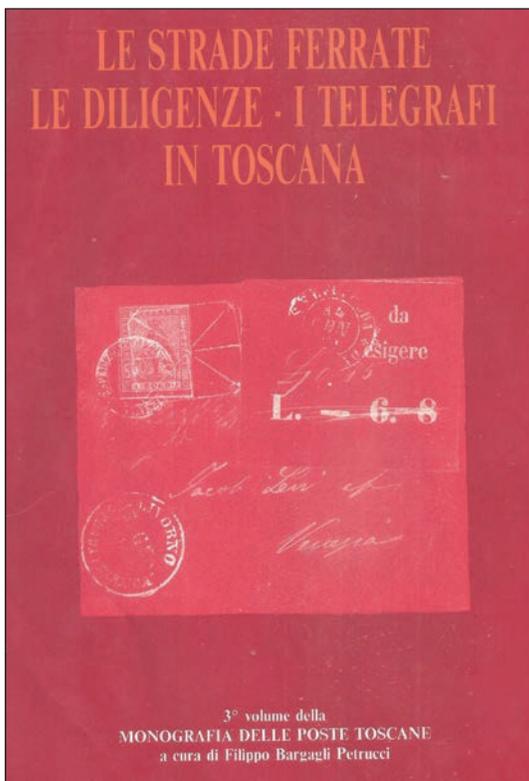
Tavola XVI Catalogo Ing. Sogno



Mod. 200 bis. Poste Sarde

titolato *Le etichette delle strade ferrate toscane* (Il Bollettino filatelico d'Italia, anno 62, n. 707, gennaio 1972) concordano con la definizione del Diena “di segnatasse di posta privata”. A supporto di tale ipotesi, citano le etichette a stampa, di colore rosa, introdotte nel 1851 dall'amministrazione delle poste sarde, che venivano apposte sulle lettere irregolarmente affrancate o gravate da diritti esteri. In realtà l'articolo, oltre a fornire una prima schematica elencazione dei pezzi conosciuti, 13 per la leopolda e 5 per la SFCT, porta a conoscenza dell'esistenza, nel 1852, di un listino a stampa della Casa Morpurgo e Bianchini di Livorno spedito in data 13 gennaio da Livorno Strada ferrata a Venezia, affrancato con un soldo annullato col *ragno* di Livorno e recante l'etichetta da esigere L. -6.8 modificata a penna in L. 0.85. E' stato pubblicato in primis a colori sulla copertina del Bollettino suddetto, in seguito sulla sovraccoperta del 3° volume della “Monografia delle poste toscane” a cura di Filippo Bargagli Petrucci dedicata alle strade ferrate, diligenze e telegrafi in Toscana, pubblicata nel 1985. Questo volume, pubblicato dal maggior studioso, collezionista e commerciante del settore è la pietra miliare da cui partono tutti i

te quando le somme da esigere erano superiori a quelle predisposte nei bolli fissi. Alberto Diena (Il Collezionista, n.4, aprile 1954) aggiunge: “Negli ultimi tempi, furono anche adoperati dei cartellini a stampa di diversi tipi, che venivano incollati sulle corrispondenze e sui quali veniva scritto l'ammontare del porto da pagare in arrivo. Sono dei segnatasse di posta privata: interessanti ed anche rari”. L'ipotesi del Diena fu condivisa dal Bargagli e dal Palmieri che, in un articolo intitolato



Copertina del terzo volume Bargagli con la etichetta per Venezia su Circolare Cambi affrancata

moderni studi. Stranamente, il capitolo delle etichette è uno dei più scarni. Il Bargagli si limita, in poche righe, a descrivere che le etichette furono approntate per il trasporto di plichi e pacchi voluminosi; definisce il periodo d'uso dal 1859 in poi e chiude... aspettando segnalazione dai collezionisti! Sotto ai tre capoversi citati, fa bella vista di sé "l'unica etichetta conosciuta su corrispondenza affrancata". Vengono poi riprodotte (solo la parte etichetta) 9 pezzi della Leopolda e 3 della SFCT. Nel 1987, PierLuigi Ciucci, che già aveva collaborato col Bargagli per il volume citato, torna sull'argomento etichette con un articolo (Bollettino prefilatelo e storico postale, n. 52, giugno 1987) nel quale, esaminando il materiale conosciuto, 12 etichette per la Leopolda e 3 per la SFCT, giunge alla conclusione che "l' etichetta ...appartenne agli uffici merci e non agli uffici postali e che può anche essere classificata come *etichetta per campioni* almeno per quanto riguarda il suo uso dal 1860 in poi". La conclusione contraddice quanto espresso precedentemente nel testo in quanto anche lo stesso Ciucci parla di "usi plurimi". Infine, non manca l'invito alla collaborazione e la chiusa dell'articolo "Ove ho errato, correggetemi." sembra francamente un'*excusatio non petita!* Veniamo finalmente al 2008 ed alla "Storia postale delle strade ferrate toscane" di Fabio Regoli. L'opera copre le lacune, sia dal punto di vista storico che postale, del volume del Bargagli ma non va oltre, per le etichette, ad una proposta di classificazione: elenca infatti 3 tipologie di etichette per la Leopolda e 5 per le SFCT. Riproduce 3 etichette per ogni tipologia della Leopolda, mentre per le SFCT è riprodotta una sola etichetta per tipo. Il Regoli sembra aderire all'ipotesi del Ciucci sull'uso limitato ai soli grossi plichi o piccoli pacchi. Quindi, come si può comprendere dalla breve bibliografia sopra elencata, le idee sulle nostre etichette sono vaghe e soprattutto non danno risposte al quesito principale: se erano etichette per pacchi e gruppi, come mai si trovino tutte su lettera? La risposta è semplice, anche se il percorso per arrivarci è stato tortuoso e faticoso! Nell'ottobre 1858, il Direttore della Strada ferrata Leopolda Ubaldo Peruzzi comunica agli azionisti che: "Da molto tempo avevamo l'intenzione di istituire nelle città di Firenze, Livorno e Pisa degli Uffici Centrali per il ricevimento merci ed il servizio di trasporto delle medesime in dogana, a domicilio, a bordo dei bastimenti e di estendere il trasporto di quelli che noi chiamiamo pacchi ed in Francia son detti *Articles de Messagerie*, (letteralmente articoli da trasporto veloce) riformando la relativa tariffa ed anche di questi permettendo la spedizione dagli Uffici Centrali e la consegna a domicilio." Grazie alle parole del Peruzzi siamo finalmente in grado di capire a cosa servivano le nostre etichette: erano l'affrancatura, quindi i "francobolli" per le "merci a gran velocità" che, rispetto a quelle a "piccola velocità", avevano tariffe differenti in base a categoria e distanza. Giova qui rilevare che nella categoria merci della Leopolda rientravano anche lettere, gruppi e piccoli pacchi: ecco giustificato il fatto che le etichette si trovano tutte su lettere che spesso accompagnano piccoli pacchi o campioni di merce (campioni di niun valore) ma che viaggiano per posta prioritaria, come diremmo oggi. Quindi le etichette sono state utilizzate per questo servizio postale che collegava Firenze, Livorno, Pisa e che svolgeva la funzione degli odierni corrieri, in quanto garantiva velocità di recapito e servizio a domicilio. Non abbiamo elementi precisi per le SFCT ma possiamo facilmente estendere il concetto della Leopolda anche a questa linea: di fatto quindi il quarto polo del servizio veloce era Siena che era strattamente legata tramite la Leopolda al porto di Livorno.