

## Trasporti pubblici nel Pistoiese. Tempi, protagonisti e scelte per la mobilità di tutti

Nella storia di Pistoia e del suo territorio occupa un ruolo importante lo sviluppo delle infrastrutture stradali e ferroviarie e dei trasporti pubblici, cioè della possibilità offerta a chiunque di spostarsi su di esse con un mezzo di trasporto attraverso il semplice pagamento di un biglietto stabilito in un'apposita tariffa.

Già all'inizio dell'Ottocento in Toscana si poteva andare con un regolare servizio di diligenze da Firenze a Livorno in 10 ore e da Pistoia a Firenze in 3 ore e mezzo.

Nella seconda metà del secolo Pistoia viene collegata con la ferrovia a Firenze e poi a Bologna con la costruzione della Porrettana e Pracchia diventa il luogo di partenza di servizi regolari con carrozze a cavalli per tutta la Montagna pistoiese fino all'Abetone.

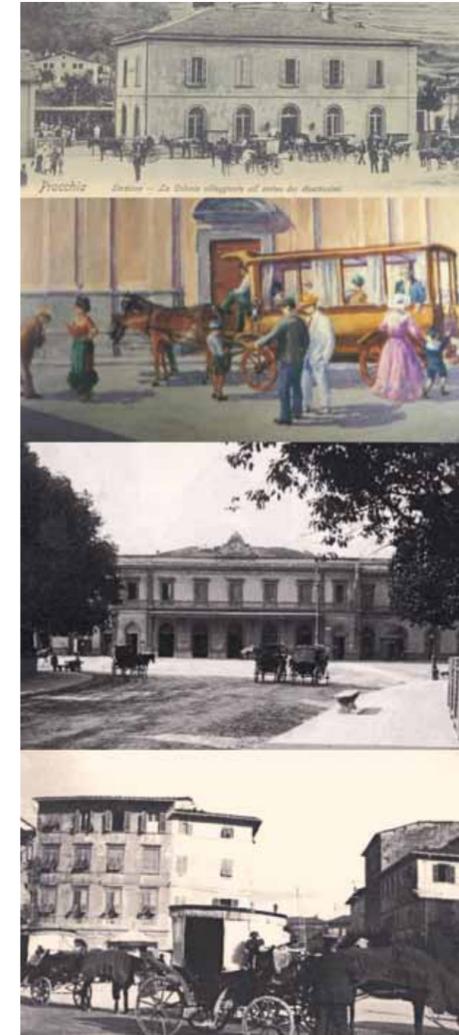
All'inizio del Novecento questi collegamenti sono attuati con i primi automezzi a motore: nascono i servizi automobilistici di linea gestiti da privati, cui si aggiunge nel 1926 il treno della Ferrovia Alto Pistoiese.

Intanto a Pistoia nel 1945 viene fondata la Cooperativa S.A.C.A. che fino al 1968 gestisce il servizio di trasporto pubblico fino a Lucca e Massa.

Nel 1969 nasce il Consorzio Pistoiese Trasporti, costituito dagli enti locali che nel 1998 diviene una S.p.A. con capitali pubblici e privati e che nel 2019 celebra i suoi 50 anni di attività.

A Pistoia la storia del trasporto pubblico è storia di scelte originali compiute da imprenditori, lavoratori e amministratori per assicurare a tutti i cittadini un diritto fondamentale.

Andrea Ottanelli



## Vetture pubbliche, con carrozze e cavalli

1800  
1890

Pistoia nella seconda metà dell'Ottocento conta oltre 12.000 abitanti ed è capoluogo di un comune con oltre 54.000 residenti.

È sede di uffici amministrativi e giudiziari, ospita all'interno delle mura cittadine e sulle colline una fitta trama di botteghe artigiane e piccole manifatture e dispone di una rete di servizi pubblici con carrozze a cavalli che la collegano con le altre città e i principali centri abitati della periferia e della campagna. In quegli anni si può così andare a Firenze con un regolare servizio di diligenze in 3 ore e 25 minuti e nel 1881 oltre 70 vetture svolgono regolari servizi pubblici con omnibus per Spazzavento ogni 50 minuti, per Capostrada ogni 30 minuti e per Candeglia ogni ora, con capilinea alla stazione ferroviaria, in piazza Cino, presso la chiesa di San Giovanni, in piazza San Francesco e in piazza San Bartolomeo.

Dal 1864 a Pracchia, all'arrivo in stazione, i viaggiatori trovano la vettura di posta che in un'ora mezzo li conduce a San Marcello. Durante l'estate è in funzione anche il servizio con 2 corse giornaliere con un omnibus a 10 posti e 2 cavalli. Inoltre il mercoledì e sabato (giorni di mercato), esiste un regolare servizio da San Marcello a Pistoia svolto con carrozze aperte e chiuse a uno e due cavalli, mentre altri imprenditori effettuano corse a noleggio sia tra i vari centri della Montagna sia per gite turistiche.

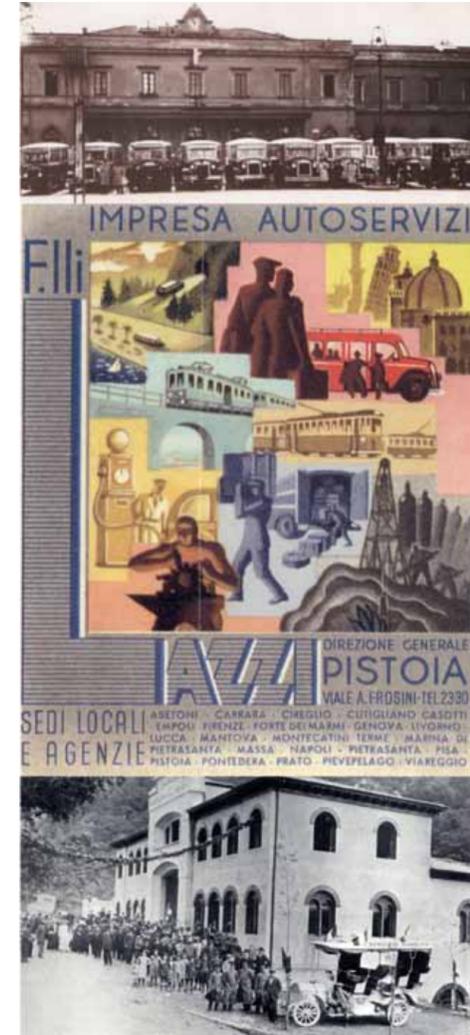


## Le strade ferrate

1851  
2019

In Toscana le prime ferrovie sono costruite già nella prima metà dell'Ottocento: si tratta della Lucca - Pisa inaugurata nel 1846 e della Firenze - Livorno aperta nel 1848. Nel 1845 viene deciso di costruire anche la Firenze - Lucca e già nel 1848 è inaugurato il tratto Firenze-Prato, mentre nel 1851 la ferrovia raggiunge anche Pistoia. Il complesso della stazione viene realizzato a sud della città, in aperta campagna, con l'edificio per i viaggiatori, la rimessa locomotive e lo scalo merci. La città diventa negli anni un importante nodo ferroviario con l'apertura della ferrovia per Lucca nel 1859 e con il completamento della Porrettana per Bologna nel 1864 per cui Pistoia diviene il capolinea delle comunicazioni con la Pianura Padana e il nord Italia. Nel 1889 viene costruito il nuovo edificio della stazione con una grande tettoia metallica, successivamente rimossa, e l'ampio deposito locomotive.

La ferrovia compie intorno alla città un grande anello semicircolare a sud e a ovest che costituisce una barriera alla crescita urbanistica che viene superata solo con la realizzazione dei cavalcavia di Porta Carratica nel 1926 e Porta Lucchese nel 1934. Nel 1994 viene dismesso il deposito locomotori ma l'area è destinata a rimessa e restauro di locomotive e treni storici ed oggi ospita il Deposito rotabili storici della Fondazione FS.

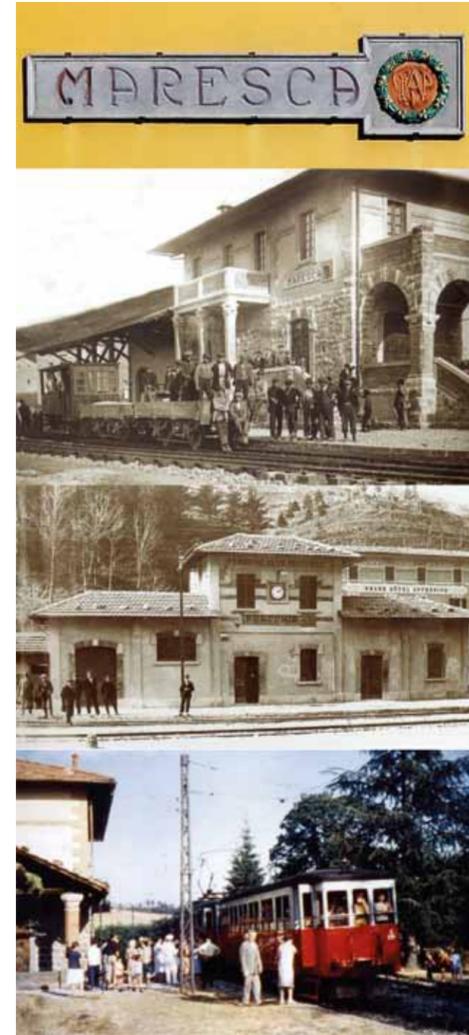


## Dalle carrozze agli autobus

1911  
1944

Il 12 giugno 1911 i signori Galli e Rossi, che effettuavano già il servizio passeggeri con carrozze a cavalli tra San Marcello e Pievepelago, si uniscono in società con Biondi e costituiscono la ditta Galli - Rossi - Biondi che inizia il servizio con alcuni "Omnibus-automobili" sulla linea Pracchia-Pievepelago. È l'inizio dei servizi pubblici automobilistici e nel 1913 viene costruito a Casotti di Cutigliano un grande garage-officina.

Negli anni successivi molte località della Montagna e della pianura sono collegate tra loro e con Pistoia con regolari autobus di linea da varie ditte. La più importante, però è la Lazzi-Lenzini-Danti costituita nel 1919, divenuta nel 1925 Lazzi e Govigli e nel 1933 F.Li Lazzi, che sviluppa i suoi servizi urbani e interurbani nella Toscana centro-settentrionale e nell'Italia settentrionale con la gestione anche di linee tranviarie e servizi turistici. Inoltre colloca la sua sede a Pistoia e realizza l'autostazione e l'officina nei pressi della stazione ferroviaria, istituendo una fitta rete di regolari collegamenti con i centri minori e le principali città toscane. Negli anni Trenta sviluppa sulla montagna bolognese anche le ricerche di metano e la gestione dei pozzi assicurandosi una fonte di carburante alternativa. La società subisce gravi danni durante la guerra e nel 1944 è costretta a interrompere l'attività che riprenderà a guerra finita. La F.Li Lazzi è giunta, con diverse ragioni sociali, fino ai giorni nostri.



## La FAP, Ferrovia Alto Pistoiese

1916  
2015

La Società anonima per azioni Ferrovia Alto Pistoiese viene costituita a Livorno il 13 novembre 1916 con capitali della Società Metallurgica Italiana, della Società Cini e della Società Ligure Toscana di Elettricità.

Lo scopo è quello di realizzare una ferrovia elettrificata a scartamento ridotto tra la stazione di Pracchia e il paese di Mammiano per assicurare il trasporto di merci, lavoratori e abitanti tra i maggiori centri della Montagna e con gli stabilimenti SMI di Campo Tizzoro, Limestre e Mammiano e la cartiera Cini di La Lima. La ferrovia parte dal piazzale della stazione di Pracchia e tocca gli abitati di Pontepetri, Campo Tizzoro, Maresca, Gavinana, Limestre e San Marcello terminando a breve distanza dal centro di Mammiano. I lavori iniziano nel 1922 e la linea è inaugurata nel 1926 e per cinquanta anni assicura lo sviluppo economico, industriale e turistico della Montagna Pistoiese.

Nel 1951 il pacchetto azionario è acquistato dalla SACA ma nel 1965 la FAP cessa l'attività sulla linea ferroviaria, che è smantellata, e il servizio prosegue con autobus. Nel 1969 il COPIT subentra alla SACA e nel 1972 acquista le azioni FAP. Nel 1975 la FAP cessa anche il servizio automobilistico e il COPIT rileva mezzi e personale. Da allora tutti i beni vengono messi in vendita e nel 2007 la società è posta in liquidazione e cessa di esistere nel 2015. L'Archivio storico della FAP dal 2011 è di proprietà del COPIT.

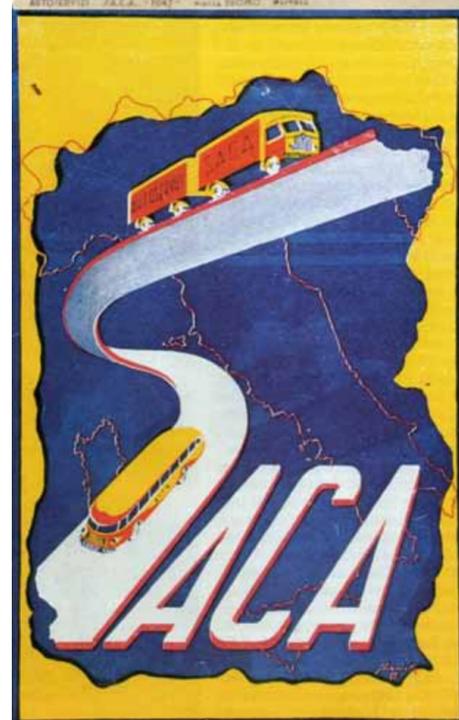
## Cinquant'anni di COPIT: un'occasione per riscoprire le origini del Trasporto pubblico nel nostro territorio

Compiere cinquant'anni è un traguardo importante per ogni azienda, ma per una società che si occupa di Trasporto pubblico locale è forse ancor più significativo: un anniversario di questa portata infatti ribadisce una volta di più la centralità del sistema dei trasporti per la società odierna, riconoscendo come primaria per i nostri concittadini l'esigenza di spostarsi, assurda ormai a diritto fondamentale.

Ed è proprio per tutelare questo diritto e rispondere ad una necessità crescente di collegamenti su gomma che è nata dapprima SACA, e poi COPIT, entrambi soggetti che affondano dunque le loro radici nel rapporto stretto con la società ed il territorio.

Un legame fondamentale quindi, poiché, come ne "Le città invisibili" di Italo Calvino gli abitanti di Ersilia tendevano dei fili tra gli spigoli delle case per stabilire i rapporti che reggevano la vita della cittadina, così COPIT da cinquant'anni collega persone e città, assicurando un servizio pubblico che nel tempo è divenuto anche "collante" sociale, aspetto fin troppo trascurato, sul quale però si fonda l'intero concetto di TPL: svolgere un servizio pubblico, di utilità sociale, significa infatti servire silenziosamente la comunità, trasportare le persone, ciascuna con la propria esistenza ed i propri sogni, ed anche questo merita spazio nelle cronache, al pari di ritardi e disservizi. Speriamo dunque con questa pubblicazione di celebrare il trasporto pubblico come merita.

Antonio Ludovico Principato



## La SACA, Società Azionaria Cooperativa Autotrasporti

1945  
1968

La SACA viene costituita il 9 gennaio 1945 a Pistoia da un gruppo di ex dipendenti della ditta Lazzi con lo scopo di esercitare il trasporto di persone e merci nelle province di Pistoia, Lucca e Massa Carrara. La società conosce un rapido sviluppo curando i servizi urbani, extraurbani, turistici e merci e arriva a contare quasi 500 soci, ma è condizionata da una lunga vertenza giudiziaria con la ditta Lazzi che si conclude nel 1963 con il pagamento di una forte penale che, insieme con altri fattori tra cui la forte diminuzione dei passeggeri, porta alla messa in liquidazione della Cooperativa e poi al fallimento. Nel 1966 si apre un periodo di lotte sindacali e accese discussioni politiche tra coloro che vogliono continuare l'esperienza cooperativa, chi ipotizza il passaggio alla gestione statale e chi, invece, prevede il passaggio alla gestione pubblica attraverso gli enti locali. Nel 1967 prevale l'ipotesi della costituzione di un consorzio pubblico interprovinciale che gestisca i servizi di Pistoia, Lucca e Massa ma anche questa scelta viene abbandonata e nel 1968 si giunge alla costituzione di tre diversi consorzi provinciali: il COPIT a Pistoia, il CLAP a Lucca e il CAT a Massa. A Pistoia termina così la gestione privata dei trasporti pubblici iniziata nel 1911 e, dopo oltre cinquanta anni, ha inizio quella pubblica assicurata da un'azienda partecipata dalla Provincia e dal Comune.



## Il COPIT, Consorzio Pistoiese Trasporti - 1

1969  
1976

Il COPIT inizia la sua attività il 1° gennaio 1969 con 218 dipendenti e 52 automezzi con cui assicura la gestione di tutte le linee urbane ed extraurbane della provincia di Pistoia, compresi collegamenti con Firenze ed Empoli, e i servizi turistici. La Provincia e il Comune di Pistoia danno vita a un Consorzio costituito da un'Assemblea, che definisce le scelte politiche, cura il patrimonio e approva i bilanci e la ripartizione di utili e perdite, e da un'Azienda, che gestisce i servizi e l'attività quotidiana. La conduzione di Assemblea e Azienda è assicurata con la formula della gestione unitaria, assicurando cioè la presenza di esponenti della maggioranza e delle minoranze presenti nel consiglio provinciale e comunale. Progressivamente il COPIT si espande acquisendo linee extraurbane e urbane di altre ditte e ampliando la sua attività anche in Val di Nievole. Dal 1971 le forze politiche pistoiesi cominciano a progettare un ampliamento della base politico-amministrativa del Consorzio attraverso l'adesione degli altri comuni della Provincia di Pistoia. Il percorso di ampliamento si conclude nel 1976 con l'adesione di tutti i comuni della Provincia. Nel 1977 nasce il "Nuovo COPIT" o "COPIT 2", costituito da 23 enti pubblici.



## Il COPIT, Consorzio Pistoiese Trasporti - 2

1977  
2000

Sono gli anni della crescita e dello sviluppo dei servizi con il forte incremento del parco autoveicoli, l'aumento del numero dei dipendenti, dei passeggeri trasportati e dei chilometri percorsi. In questo periodo inizia il percorso volontario di trasformazione dei biglietti in autisti, si sperimenta il servizio gratuito per gli studenti, l'introduzione di autobus a metano e a trazione elettrica, l'installazione delle pensiline alle fermate, la costruzione dei nuovi depositi di Cutigliano e Lamporecchio e la ristrutturazione delle agenzie. Anche il deposito officina lascia la vecchia sede ereditata dalla SACA nel viale Adua e trova sistemazione nei capannoni dell'area ex Breda, acquistata dal Comune. A partire dagli anni Novanta, però, si manifestano problemi di tipo economico e finanziario nella gestione del Consorzio che portano alla contrazione del personale e dei servizi, all'appalto a ditte esterne di alcune lavorazioni e, infine, alla costituzione di un nuovo Ente di gestione. Nel 1995, infatti, nasce l'Azienda per la mobilità, costituita dalla Provincia di Pistoia e da 15 comuni pistoiesi, che permette di ricominciare ad assumere, di rinnovare il parco autobus (entrano in servizio i mezzi dotati di pedana per agevolare l'accesso ai portatori di handicap) e di effettuare la gestione della sosta a pagamento, il servizio di trasporto alunni con scuolabus e il servizio Park&bus. Nel 1998 il bilancio si chiude in pareggio. Nel 1999 la Provincia esce dall'azienda e nel 2000 il COPIT diviene una Società per azioni a prevalente capitale pubblico.



## Il COPIT, OGGI

2000  
2019

Oggi il COPIT è una società per azioni con un capitale di oltre un milione e 400 mila euro, costituita da nove comuni della provincia di Pistoia e dalle Società CTT Nord e CAP ed effettua il servizio di trasporto pubblico locale nella Provincia di Pistoia e il servizio scolastico. In questi primi anni del XXI secolo il COPIT si è rinnovato profondamente. Nel 1992 è stata assunta la prima donna autista, la sede aziendale è stata trasferita nel palazzo acquistato in via Filippo Pacini ed è stato realizzato il nuovo Deposito Officina a Pistoia sud. Inoltre, insieme con altre aziende di trasporto, ha aderito al Consorzio Toscano Trasporti, a BluBus e a PiùBus. Dal 2013 il bilancio chiude con un utile d'esercizio. Recentemente è stata introdotta la bigliettazione informatizzata, è cessato il servizio di noleggio turistico ed è stato attivato il sistema AVM di telelocalizzazione satellitare degli autobus per fornire informazioni agli utenti in tempo reale tramite paline intelligenti, il cui primo lotto è già stato installato, e Teseo, app per smartphone e tablet. Sono stati acquistati nuovi autobus, la biglietteria di Pistoia è stata ristrutturata e si sta definendo con il Comune il nuovo terminal bus a sud della stazione ferroviaria. Conta 300 dipendenti e 171 autobus (151 bus destinati al trasporto pubblico e 20 scuolabus), nel 2018 ha trasportato quasi 6,5 milioni di passeggeri, chiudendo il bilancio con un utile di oltre 578 mila euro. Ha partecipato al bando di gara per l'affidamento dell'intero servizio di trasporto pubblico locale regionale a un unico gestore associandosi alla S.c.ar.l. Mobit.

**copit**

via Filippo Pacini, 47  
Pistoia  
tel. 0573.3630  
www.copitspa.it

1969-2019  
**copit**

**50**

**cinquant'anni  
in movimento**