

Il treno per Volterra non passa più

A Volterra subito sotto le mura della rocca vecchia, praticamente a ridosso del centro storico in mezzo al parcheggio degli autobus e dei pullman turistici c'è un edificio isolato, di due piani a forma di parallelepipedo allungato. Al piano terreno ci sono molte porte su entrambi i lati lunghi, al piano primo in corrispondenza delle porte si aprono, nel rispetto di una precisa simmetria compositiva, altrettante finestre. Porte e finestre sono incorniciate da lesene e frontoni decorativi a calce; ugualmente una evidente cornice a rilievo marca-piano gira tutto intorno all'edificio. Certamente non è un edificio recente, di architettura contemporanea, ma neppure niente ha a che rivedere con le pietre antiche di questa città che affonda la sua storia nella civiltà etrusca. Se non si credesse di dire una fesseria si direbbe che questo edificio, oggi mal-messo e trasandato, sarebbe potuto essere una di quelle tipiche stazioni ferroviarie che a decine ancora oggi vedono passare i treni nelle nostre cittadine di pianura. Ma a Volterra, una stazione? A 500 metri di altezza, in cima ad un'erta collina di tufo... no! ... Non è possibile! Poi gli si gira intorno, in un piazzale polveroso anche a causa dei lavori di un vicino cantiere e su uno dei lati corti dell'edificio, proprio in mezzo alla fascia marca-piano a caratteri cubitali c'è ancora la scritta "VOLTERRA". Questa era allora davvero una stazione, ma che tipo di stazione, delle diligence o delle carrozze forse? Questo perché binari non ce ne sono e poi ... come avrebbe mai potuto fare il treno ad arrivare fin quassù? Su questo piazzale, oggi magari polveroso, che però altro non è che una splendida terrazza a precipizio sulla valle che guarda verso sud e verso il mare?

Eppure... eppure il treno arrivava davvero fino qui e questo fabbricato, oggi semi-abbandonato, con le persiane cadenti e l'intonaco scrostato era proprio la stazione di Volterra. Il treno, sembra impossibile arrivava fin sotto le mura della città. E allora viene subito spontaneo domandarsi: "Perché non ci

arriva più?, perché per salire a Volterra oggi non c'è altro mezzo che l'auto o il pullman?" Per rispondere a questa domanda bisogna percorrere un cammino e nel contempo provare a raccontare una storia, che poi, alla fine, è anche una storia triste.

Il cammino parte dalla stazione ferroviaria di Saline di Volterra oggi collegata con la stazione di Cecina da poche coppie di treni ogni giorno. Un tempo però questa stazione era importante, soprattutto perché da qui partivano gli ingenti quantitativi di sale prodotti dall'industria di raffinazione del salgemma; era importante anche, fino ad una sessantina di anni fa perché da qui partiva la linea ferroviaria che saliva fino alla città di Volterra, fino a quella stazione che è rimasta morta lassù, dopo che le hanno tagliato il vitale collegamento dei binari.

Allora, lasciandoci alle spalle la stazione di Saline si comincia a camminare a fianco di un vecchio binario non più utilizzato, con le rotaie arrugginite; si tratta dell'unico tratto di binario della vecchia linea rimasto ancora sul posto; dopo due o trecento metri, però, le rotaie non ci sono più e rimane solo la massicciata, che però individua con precisione il percorso della vecchia linea; un percorso rettilineo o in leggera curva, ma comunque sempre ben distinguibile ed individuabile tra la vegetazione. Si cammina sul pietrisco scuro dell'antica ferrovia e non si può fare a meno di immaginarsi il treno che di qui saliva fino a Volterra. La città si staglia netta nel cielo sereno davanti a noi, e nonostante che il nostro cammino sia in leggera salita sembra strano poter arrivare fin lassù.

In effetti il treno che saliva a Volterra era un treno speciale, come speciale era la linea che doveva percorrere. Nel periodo a cavallo tra la fine dell'ottocento e l'inizio del novecento la città era capoluogo di circondario e quindi, anche per la sua importanza, aspirava ad essere collegata con il sistema ferroviario nazionale allora ancora in fervente espansione. Le difficoltà da superare, a causa

dell'orografia dei luoghi erano notevoli, ma poi, dopo un'infinità di proposte si trovò la soluzione idonea e così nel 1908 si dette inizio ai lavori. In effetti ancora oggi la soluzione progettuale adottata appare coraggiosa e geniale ad un tempo. I termini del problema erano chiari: si trattava di superare un dislivello di 430 metri (500 Volterra – 70 Saline) con uno sviluppo di linea di appena otto chilometri con una pendenza media quindi superiore al 5%; per questo motivo si dovette far ricorso per buona parte dello sviluppo della linea ad un sistema di trazione “a cremagliera”. In parole semplici si trattava di posizionare in mezzo ai due binari una terza verga metallica dentata sulla quale faceva presa la ruota dentata della locomotiva collegata agli organi propulsivi, che in questo modo, garantiva l'aderenza e la trazione. Il sistema non era nuovo, ma era la prima volta che veniva adottato su una linea direttamente costruita dalle Ferrovie dello Stato. E in effetti camminando lungo la massicciata, ad un certo punto, dopo un edificio semi crollato e sepolto dalla vegetazione, che, molto probabilmente era un casello di controllo della linea, la salita di colpo si fa più dura e la nostra strada sale regolarmente, ma con una pendenza molto superiore a quella che aveva nel tratto iniziale. È questo il punto in cui iniziava il tratto “a cremagliera”, che portava poi il treno fino alla stazione di arrivo. Si sale regolarmente su un perfetto piano inclinato che aveva, ed ha, una pendenza pari al 10%; si tratta di una pendenza considerevole, che si sente anche nelle gambe. La traccia della vecchia ferrovia, attraversa calanchi e torrenti su arditi manufatti ad arco, si alza su terrapieni e si affossa per mantenere la regolarità della pendenza e se si alzano gli occhi, adesso, la rocca di Volterra è davvero molto più vicina, si intravede già incombente sopra la vegetazione. Dalla massicciata ogni tanto spuntano ancora gli ancoraggi della cremagliera saldamente infissi nel terreno tanto che, all'epoca dello smantellamento della linea non si sono potuti rimuovere.

Quando crediamo di essere quasi arrivati una brutta sorpresa: la traccia della massicciata si perde, una frana l'ha interrotta e non si passa; bisogna deviare, ma non si riuscirà più a ri-

tornare sul sedime della linea. Si arriva in città dalla strada asfaltata passando sotto due grandi ponti ad arco uno vicino all'altro, ma con andamento divergente fra di loro.

La linea del treno passava sopra quei due ponti, perché per arrivare alla nostra stazione di Volterra il treno doveva fare manovra: andare avanti ancora in salita oltre la stazione e poi tornare indietro in piano in modo da potersi fermare su quel piazzale oggi tutto polveroso. Anche questa manovra detta di “regresso” era una caratteristica geniale del progetto, senza la quale non si sarebbe mai arrivati sotto le mura della città. Il treno quando partiva da Saline per motivi di sicurezza aveva la locomotiva in coda e spingeva le vetture, quando invece scendeva, la locomotiva viaggiava in retromarcia, ma era posizionata in testa. Naturalmente questi treni dovevano essere allestiti con locomotive speciali, adatte alla “cremagliera”; si utilizzavano locomotive tender a vapore a tre assi e ruota dentata costruite in svizzera a Winterthur e conosciute in Italia come “980 FS”.

Il treno per Volterra ha funzionato fino al 1958, poi, chissà perché, si è deciso che non serviva più. Non erano neppure 50 anni che era stata inaugurata quella linea, ma non si era mai fatto manutenzione, non si era mai cambiato il materiale rotabile e la velocità commerciale era sempre quella del 1912; è chiaro che le auto e i pullman facessero concorrenza. Però quando deliberatamente il “treno per il cielo” venne ucciso, funzionava ancora e forse ancora oggi il treno potrebbe arrivare a Volterra se qualcuno non avesse deciso, oltre tutto, non solo di cessare le corse, ma addirittura di smantellare la linea. Che bisogno c'era di togliere anche i binari? A chi davano fastidio? Se ci fossero ancora, forse, sarebbe possibile far arrivare fin quasi treni più moderni e più veloci al servizio dei residenti e dei turisti. Ma questo, lo so, resterà un sogno. Invece è una realtà tangibile il fatto che il cantiere che fa tanta polvere intorno alla stazione è quello destinato a costruire il nuovo eliporto (sic) di Volterra e quindi se abbiamo voglia e fede ci possiamo consolare pensando che se non potremo mai più arrivarci in treno, almeno ci potremo venire volando in ... elicottero. PITINGHI