La Ferrovia di Volterra

La linea ferroviaria che collega l'alta Val di Cecina con la linea costiera tirrenica fu compiuta appena dopo l'unità d'Italia. Il 20 ottobre 1863 fu infatti aperto al traffico il tratto Cecina - Saline di Volterra. Il collegamento con Pisa fu completato solo nel 1874, con la costruzione della Pisa – Collesalvetti: restava adesso da collegare Volterra con questo tratto ferroviario.

Nacque così una "questione ferroviaria di Volterra", che si sarebbe protratta per circa mezzo secolo, per stabilire come e in che direzione prolungare la linea Cecina - Saline, per far sì che il treno passasse anche da Volterra. Fra gli anni 1863 e il 1885 vennero proposti numerosi progetti di cui riportiamo qui i più interessanti.

Nel 1863 il Consiglio Provinciale di Pisa impegnò uno stanziamento di 200.000 lire per la costruzione del prolungamento della linea Cecina - Saline fino a Pontedera. Nel 1868 una società privata propose di realizzare una ferrovia con "locomotive a cavalli", che collegasse Saline di Volterra con Colle Val d'Elsa passando da Volterra. Lo stesso anno l'ingegner Giovanni Iecini completò lo studio di una ferrovia Saline - Poggibonsi con una stazione nei pressi di Volterra.

A questo secondo progetto, nel 1871, se ne affianca un altro del generale Nicola Ardoino in base al quale la ferrovia Saline - Poggibonsi non sarebbe passata da Volterra, ma la città avrebbe avuto un tronco diramato che arrivava fino all'altezza del convento dei Cappuccini. Questa proposta non fu attuata per l'opposizione fatta dal Comune volterrano, che riteneva venissero danneggiati i propri interessi. Il progetto Ardoino fu ripreso dalla società inglese Wilkinson & Smith che, nel 1875, propose di utilizzare per la ferrovia il "sistema monorotaro" a scartamento ordinario.

Al Comune di Volterra non piacque nessuno di questi progetti perché, si riteneva, essi andavano contro agli interessi della città, che sarebbe sempre stata collegata tramite diramazioni del tratto principale. Al contrario, le altre amministrazioni coinvolte, comuni e province, avevano già stanziato fondi per cercare di realizzare tali progetti. L'amministrazione cittadina propose, nel 1877, all'ingegner Baynes, di progettare una ferrovia in base agli interessi della città; ma anche costui ritenne più economico e pratico realizzare un tronco secondario della Saline - Poggibonsi.

Il Comune affidò allora l'incarico all'ingegner Mazzi che, nello stesso anno, progettò un altro tracciato della Saline - Poggibonsi, che passava a circa 4 km. dal centro cittadino. Questa ferrovia fu approvata anche dalla Commissione Parlamentare per le Nuove Costruzioni Ferroviarie, che la classificò nella quinta categoria, cioè fra quelle pagate quasi interamente dalle amministrazioni locali. Il progetto non andò comunque a buon fine, anche a causa dell'opposizione del Comune di Colle Val d'Elsa, come ritorsione per quella di Volterra nei confronti del progetto Ardoino.

Nel 1878, gli ingegneri Guerra e Giosia proposero una ferrovia a scartamento ridotto con il percorso Pontedera - Volterra: la linea si doveva collegare ad una similare, che doveva unire Saline con Poggibonsi, alla stazione da collocare ai Cappuccini. Il progetto venne però bocciato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Nel 1879 si parlò di una linea ferroviaria Poggibonsi - Volterra - Massa Marittima - Follonica. Nel 1884 venne ipotizzata, su iniziativa dei comuni della Valdera, la creazione di una tramvia fra Pontedera e Volterra e, nello stesso anno, anche il Comune di San Gimignano si fece promotore di una linea Poggibonsi - San Gimignano - Volterra.

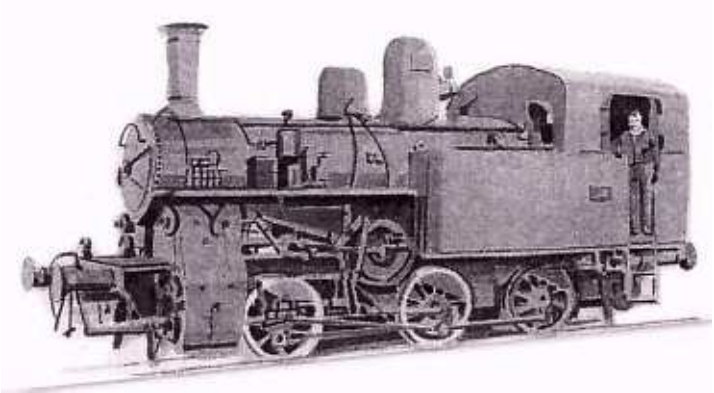
Infine, nel 1885, la Deputazione Provinciale di Pisa chiese al governo di includere una ferrovia Pontedera - Volterra. Nello stesso anno, il 25 luglio, il Comune di Volterra, stanco di polemiche e progetti inconsistenti, deliberò di favorire solamente la realizzazione di quelle linee che si sarebbero avvicinate alla città.

Abbandonata quindi la cooperazione con le vicine amministrazioni locali, il Comune di Volterra decise di optare per un collegamento diretto con Cecina tramite il prolungamento della tratta ferroviaria da Saline a Volterra. La progettazione e la realizzazione dell'opera impegnarono le energie di tre sindaci, dal 1885 al 1914, ma il maggiore artefice dell'opera fu il principe Piero Ginori-Conti, allora membro della Camera dei Deputati come rappresentante del collegio di Volterra . Fu grazie a questo illustre personaggio, che operò soprattutto presso i ministeri romani, se il 5 aprile 1908 fu approvata la convenzione fra il governo ed il Comune di Volterra per la costruzione della linea.

I fondi necessari vennero reperiti presso la Cassa Depositi e Prestiti, con un mutuo cinquantennale Alla fine dei lavori ci sarebbero stati i sovvenzionamenti del governo e della Provincia di Pisa. I lavori iniziarono nell'estate del 1909 mettendo finalmente fine a tutte le polemiche politiche che erano sorte negli ultimi cinquanta anni. Il progetto fu curato dall'ingegner Pietro Lanino, vice presidente del Collegio Nazionale degli Ingegneri Ferroviari, la ditta costruttrice fu la Magnani di Torino e la direzione dei lavori venne assunta dall'ingegnere comunale Filippo Allegri.

La natura del terreno, argilloso ed estremamente instabile, causò notevoli difficoltà, che vennero risolte con opere di consolidamento del terreno ed interventi a monte della linea per sostenere quel lato di scarpata. La stazione fu collocata presso il borgo di San Lazzero, a poche centinaia di metri dal centro cittadino, l'ingresso fu previsto in regresso perché la curva che avrebbe dovuto fare il treno per entrare in stazione in maniera ordinaria sarebbe stata troppo ampia e incompatibile con le caratteristiche tecniche dei veicoli ordinari delle FFSS.

A lavori ultimati la linea risultò lunga 8.344,95 m. più i 120 del regresso di San Lazzero. La nuova stazione si trovò alla quota di 500 m. s.l.m. con un dislivello fra questa e quella di Saline di 427 metri. La linea era divisa in due tratti: uno a aderenza semplice, dove il dislivello era minimo, ed uno a cremagliera, per il tratto finale, dove si aveva una pendenza di 100 millimetri per ogni metro.



Per la trazione vennero create locomotive apposite che furono usate anche sull'altro tratto a cremagliera d'Italia: la ferrovia Paola – Cosenza. Esse potevano raggiungere la velocità massima di 15 Km/h nel tratto a dentiera e di 40 Km/h nel tratto ad aderenza normale. Le locomotive erano sempre collocate a valle dei rimorchi, per consentire una migliore spinta in salita ed una più efficace frenata in discesa.

La ferrovia fu inaugurata domenica 15 settembre 1912 alla presenza di numerose autorità cittadine, dei comuni limitrofi e dei rappresentanti del governo: i festeggiamenti, ai quali partecipò buona parte della cittadinanza, si protrassero per due giorni. In quell'occasione fu posta una lapide commemorativa dell'evento e dell'uomo che ne permise la realizzazione, il principe Piero Ginori-Conti, nell'atrio del palazzo comunale; allo stesso principe venne consegnata una medaglia d'oro, dono dell'amministrazione comunale.

L'orario prevedeva cinque corse giornaliere in ciascuna direzione. Il numero delle corse rimase invariato per tutti gli anni in cui questa linea rimase in servizio: solamente durante le due guerre mondiali la frequenza fu diminuita. Oltre a ciò venivano allestiti treni speciali per il trasporto delle merci da e verso Volterra, e la linea fu dotata di un carro-cellulare per le necessità di traduzione dei carcerati da e per il Mastio. Il collaudo definitivo avvenne il 1 ottobre 1914.

Dopo la fine della costruzione iniziò la lunga trafila per ottenere il riscatto dallo Stato del tratto Saline-Volterra, trafila resa ancora più problematica dallo scoppio della prima guerra mondiale.

Fu nel 1917 che il Comune ottenne, sempre grazie all'interessamento del principe Ginori-Conti ed alla costanza della sua amministrazione, l'accoglimento delle richieste fatte allo Stato per soddisfare tutti i debiti contratti per la realizzazione della ferrovia.

La linea era molto frequentata: Volterra era allora sede di importanti uffici amministrativi a cui faceva capo un vasto territorio, e la possibilità di compiere il tragitto da Saline a Volterra in "soli" 39 minuti rispetto alle due ore necessarie per fare lo stesso tragitto in diligenza, resero molto popolare il "trenino" che sbuffando fra le biancane saliva il ripido crinale del poggio. Anche il trasporto delle merci era molto attivo: arrivavano soprattutto blocchi di alabastro non lavorato, legname, carbone, masserizie e concimi chimici, e partivano pezzi di alabastro lavorato.

Il 22 ottobre 1925 un treno speciale portò a Volterra la carrozza privata di re Vittorio Emanuele III, che si recava all'inaugurazione dell'Ara votiva e del Parco della Rimembranza. Nel 1919 fu proposta, da varie province toscane, la costruzione di una ferrovia Saline - Pontedera - Lucca, autorizzata nel 1920. Il tratto Lucca - Pontedera venne compiuto nel 1928, ma quello che doveva arrivare a Saline non fu attuato perché, riesaminata la domanda, venne ritenuto di scarso interesse. Un'altra linea ferroviaria che collegasse Volterra con Colle Val d'Elsa venne proposta nel 1930, ma anche questo progetto non andò in porto.

Negli anni successivi al secondo dopoguerra, la concorrenza delle autolinee, che arrivavano a Volterra in circa venti minuti, fu sempre più schiacciante, tanto che il movimento si limitò a poche decine di persone al giorno. Anche il mancato ammodernamento delle trattrici impedì un miglioramento del servizio: su questo tratto funzionarono infatti, per tutto il periodo della sua esistenza, le locomotive costruite nel 1912. Gli introiti diminuirono sempre più e, verso la metà degli anni Cinquanta, la situazione si fece critica. Nel 1958 giunse la notizia ufficiale della soppressione della linea ferroviaria e della sua sostituzione con autobus. Nonostante l'invio di una commissione comunale a Roma per parlare con il ministro dei trasporti, la linea venne soppressa e, il 21 novembre 1958, arrivò l'ultimo treno da Saline.

A.F.

BIBL.

G. Albertini, *Un trenino tra le biancane del volterrano: come nacque, come visse, come morì,* in "La comunità di Pomarance", X, 1996, 3, pp. 16-17

A. Betti Carboncini, *La ferrovia di Volterra,* in "Treni oggi", IV, 30, mag. / giu. 1983, pp. 14-23.