

Il treno per Vallombrosa

La **stazione di Sant'Ellero**, in un edificio di uno stile che, per la nostra zona, risulta così originalmente alpino, fu costruita nel 1893, lungo il percorso verso Roma, come interscambio della **linea per Vallombrosa**. Adesso questa linea non esiste più; è stata chiusa nel 1924 e smantellata definitivamente nel 1937. Oggi ne sono rimaste pochissime tracce. Eppure quella ferrovia restò in esercizio per oltre trent'anni alimentando una realtà turistica di grande importanza per il periodo.

Per la medicina ottocentesca sembrava non esistesse malattia che un cambiamento d'aria non potesse guarire o lenire. Così, soprattutto se i pazienti erano facoltosi, un soggiorno in una località di villeggiatura poteva essere il rimedio per ogni male, dalla semplice spossatezza a malattie ben più gravi. Si iniziò con le località termali, poi marine, infine acquistò credito anche la villeggiatura in montagna. Nacquero così le "stazioni climatiche" o "estive" come si diceva allora. E alberghi e strutture apposite sorsero ovunque sulle montagne svizzere e austriache.

Doveva essere per prendersi un periodo di riposo che **Giuseppe Telfener** decise di soggiornare nell'estate del 1890 a **Vallombrosa**. La **località** gli era stata consigliata come **"amena, saluberrima e fresca"**. Inoltre era perfetta perché gli consentiva di non allontanarsi troppo dai suoi impegni di lavoro a Roma.

Telfener era infatti un imprenditore, aveva un gran senso degli affari e nella sua vita ne aveva dato ampia prova. Era nato a Foggia nel 1843 da una famiglia abbiente. Emigrato in Argentina nei primi anni '70 fonda un'**impresa di costruzioni ferroviarie** e nel 1874 riesce a vincere l'appalto per la costruzione di quella che diventerà **la più lunga linea ferroviaria dell'America meridionale**, La Córdoba-Tucumán. L'Argentina attraversa un periodo di profonda crisi finanziaria e il governo si vede costretto a rifiutare i finanziamenti promessi per le opere pubbliche. Eppure Telfener manda avanti lo stesso la sua opera. Contatta numerose banche e riesce ad ottenere i finanziamenti per concludere i lavori nel 1876. Per questa linea ferroviaria, fonte di lustro per tutta l'ingegneria italiana, Telfener riceve il titolo di conte dal re d'Italia Vittorio Emanuele II. Ma non finisce qui. Dopo aver sposato la figlia di un ricco finanziere americano, Telfener si lancia nella sua seconda impresa ferroviaria. È il 1881 ed inizia la costruzione di una linea di 560 km fra Richmond e Brownsville nel Texas. La costruzione che durerà 5 anni ha anche un tratto bizzarro. Non sappiamo bene perché ma Telfener oltre alla manodopera locale fa arrivare 1200 operai dall'Italia. I giornali locali ribattezzano **la linea ferroviaria Macaroni line**.

Quando Telfener soggiorna a Vallombrosa nel 1890 è rientrato da poco in Italia, precisamente a Roma. Ha passato gli ultimi tempi ad occuparsi delle sue proprietà e di altre attività finanziarie e forse, possiamo solo immaginare, a congetturare su quale potesse essere la sua prossima impresa. **Vallombrosa folgora Telfener**. Rimane colpito dalle *"ignote bellezze del luogo [...] era un vero peccato anzi delitto non utilizzare nella più larga e più utile misura quella inesauribile miniera di ricchezza della provvida natura"*. Quando Telfener scriveva queste parole Vallombrosa infatti aveva iniziato a rivedere visitatori solo negli ultimi anni. Erano stati costruiti due piccoli alberghi ed era stata aperta una strada rotabile fino a Tosi che permetteva di raggiungere in carrozza Firenze in 4 ore e mezzo. Ma Vallombrosa restava ancora **una meta ricercata con pochi turisti** a disturbare la quiete secolare della famosa abbazia e del più recente Regio Istituto Forestale. Telfener si fa venire in mente un'idea: costruire **una ferrovia per raggiungere Vallombrosa** e costruirvi un grande albergo adatto ad ospitare un flusso di turisti come quello delle stazioni climatiche alpine.

Ma questa volta non è come in passato: devono essere reperiti tutti i finanziamenti, e va trovato l'avallo governativo per il progetto. Non è semplice ma Telfener ci riesce, illustra il suo progetto al ministro dell'agricoltura Bruno Chimirri e trova in lui un convinto sostenitore. Arriva la promessa di finanziamenti: dal comune di Firenze, da quello di Reggello e poi dal Governo. Telfener si dà da fare, illustra i benefici economici per la zona e per l'Italia, acquista dei terreni e vi fa edificare chalet importati dalla Norvegia. Presenta un progetto che prevede una nuova stazione di interscambio in località S.Ellero sulla linea Firenze-Roma e una **stazione di arrivo in località Saltino** per non disturbare troppo la quiete di Vallombrosa. Davanti alla stazione del Saltino ci sarà anche un nuovo moderno albergo dotato di 100 camere, **l'Hotel Stazione**, oggi Grand Hotel Vallombrosa. Il progetto viene approvato definitivamente a livello governativo il 21 maggio 1892. Può iniziare la costruzione.

I lavori vengono completati nel tempo record di quattro mesi, a fine settembre 1892. La linea ha una lunghezza di 8 km e in 57 minuti porta i passeggeri al Saltino coprendo un dislivello di 854 metri. Ci sono due fermate intermedie lungo il tragitto: Donnini e Filiberti e oltre alla salita dei passeggeri permettono il rifornimento di acqua e carbone. Non è ancora pronta la stazione passeggeri a S.Ellero. Verrà costruita l'anno successivo. Al viaggio inaugurale la stampa rimane colpita dalle locomotive a vapore dalla forma inclinata che spingono le carrozze passeggeri. Ancora di più impressionavano le pendenze, fino al 27%, che si riuscivano a superare grazie alla ferrovia a cremagliera. All'hotel viene offerto un grandioso pranzo di benvenuto a cui vengono invitate le autorità da tutta Italia. Parte una grande campagna pubblicitaria che parla di Vallombrosa come della *"Svizzera italiana [a] 1000 metri sul mare, [con] secolari foreste di abeti, clima balsamico [e] splendido panorama"*. La risposta di pubblico è entusiasta. L'albergo stenta a soddisfare la richiesta turistica. Negli anni successivi Vallombrosa avrà ospiti illustri fra i quali Milton che a Vallombrosa dedicò alcuni versi del suo Paradise Lost, oppure **Gabriele D'Annunzio** che nel 1898 descriveva il paesaggio ammirandolo da un balcone panoramico al Saltino: *"Tutta la valle ondulata nella sua corona di monti cerulei ha un'apparenza magica, ha il carattere d'una visione mistica. Un vapore tenue vi si diffonde e le ombre delle nubi vi divengono indicibilmente molli. Le case bianche, le città lontane, le strade tortuose formano una specie di sogno luminoso. Il ciglio del poggio più vicino è reale, esistente, nettamente disegnato; ma tutto il resto, a contrasto, è irreale, inesistente, magico"*.

I problemi però sono dietro l'angolo. **La costruzione della ferrovia ha avuto costi molto superiori al previsto.** La società fondata da Telfener è costretta a ricorrere a continui prestiti e si indebita fortemente con le banche. E per quanto l'afflusso turistico sia molto buono è limitato ai soli mesi estivi. I debiti rischiano di strozzare la società e si fa fatica a pagare gli stipendi. Ci sono più agitazioni e scioperi fra il personale. In questo periodo così difficile **Telfener viene meno nel 1897.** La società viene rilevata da Francesco Benedetto Rognetta. La situazione sembra inizi a migliorare e il passivo finanziario a dileguarsi. Ma è in agguato un nuovo colpo per le finanze e l'immagine della società ferroviaria: il **Grand Hotel Vallombrosa viene quasi completamente distrutto da un incendio nel 1902.** Comunque grazie ai rimborsi delle assicurazioni l'albergo viene velocemente ricostruito. Gli anni della Belle époque sono i più floridi e la società ritorna in attivo fino a quando nel 1914 non esplose la prima guerra mondiale e nel 1915 l'Italia scende in campo accanto alle truppe dell'Intesa.

Con la Grande Guerra il flusso di turisti è destinato a calare vertiginosamente e il prezzo del carbone a raggiungere vette proibitive. Si prova con la lignite estratta a S. Barbara, ma non ha la stessa resa e inoltre la combustione provoca continue scintille che rischiano di raggiungere le carrozze passeggeri. Le corse del treno per Vallombrosa vengono fermate e potranno riprendere solo nel 1919.

Ma questo punto quello che non avevano potuto la sfortuna prima e gli eventi bellici poi riuscirà all'evoluzione dei costumi, della società e soprattutto della tecnologia. **La neocostituita SITA**, Società Italiana Trasporti Automobilistici già prima della guerra aveva inaugurato dei trasporti di prova per Vallombrosa con partenza da Firenze e più tappe intermedie. Il servizio viene ora potenziato e si dimostra velocemente più rapido e più economico di quello ferroviario. La società ferroviaria tenta tutti i mezzi per sopravvivere, compreso un servizio di pullman alternativo a quello della SITA. Ma tutto invano. L'unica speranza potrebbe venire dall'elettrificazione della linea, ma non ci sono le disponibilità finanziarie per farlo. **Le corse del treno vennero definitivamente fermate nel 1924.** La linea venne smantellata nel 1937 e il ferro dei binari riciclato da una società milanese.

Ad oggi rimane pochissimo: la stazione di Sant'Ellero con i suoi tetti spioventi e le panchine in ghisa con inciso R.A. Rete Adriatica, la stazione di Filiberti che adesso è un rudere in stato di completo abbandono, un sentiero CAI lungo il tratto dove erano posati i binari, la stazione di Saltino adesso abitazione privata denominata Villa Rognetta e il vecchio Grand Hotel Vallombrosa, ancora oggi attivo durante la stagione estiva.