

da **Approfondimenti** del 02 aprile 2006

Stazioni d'Italia: Ferrara

di Jacopo Fioravanti



Ferrara. Una pilota Piano Ribassato con nuova testata (ultima "novità" tra il materiale del Trasporto Regionale in servizio sul Capoluogo estense) attende la partenza in coda al regionale 11498 per Padova. (Foto Jacopo Fioravanti, 7 marzo 2006)



La stazione di Ferrara nella seconda metà degli Anni '20. In sosta sul piazzale esterno l'elettromotrice 7 e la rimorchiata 60 della TFL (Società Anonima Ferrarese per Trazione Forza Luce), in servizio sulla linea tranviaria urbana 1 Ferrovia-Castello. In primo piano i binari a scartamento metrico della tranvia extraurbana a vapore Ferrara-Ostellato-Codigoro/Porto di Magnavacca (oggi Porto Garibaldi). Nulla di quel che si vede in quest'antica immagine esiste più: il fabbricato viaggiatori del 1862, distrutto dai bombardamenti durante la Seconda guerra mondiale, fu rimpiazzato nel dopoguerra dall'attuale, bruttissima struttura; le linee tranviarie urbane scomparvero dalle strade cittadine nel 1938; la tranvia a scartamento ridotto per Codigoro fu trasformata nel 1932 nella linea a scartamento ordinario Ferrara-Codigoro delle Ferrovie Padane, con contestuale trasferimento di capolinea ed impianti presso la nuova stazione di Ferrara Porta Reno, tuttora esistente. (Foto Cartolina - Collez. J. Fioravanti)



Ecco l'aspetto attuale del fabbricato viaggiatori di Ferrara e del piazzale esterno antistante la stazione. Il posto dell'elegante edificio ottocentesco a due ali con corpo centrale è stato preso dalla pesante e anonima costruzione visibile in questa immagine. Come sottolineato dal grande cartello affisso sulla facciata del fabbricato, ha da poco preso avvio il cantiere di Centostazioni per la riqualificazione dell'attuale struttura. (Foto Jacopo Fioravanti, 13 marzo 2006)



Vent'anni fa, molti treni locali del Compartimento di Bologna avevano un aspetto simile a questo: locomotiva antiquata (E.424.032 in questo caso) al traino di un'eterogenea teoria di altrettanto datate vette (bagagliaio-posta a due assi Tipo 1952 R, una mista Tipo 1921, una Corbellini Tipo 1947, una Corbellini Tipo 1951 R e altre tre Corbellini Tipo 1947). La composizione nella foto avrebbe successivamente espletato un locale Ferrara-Padova. (Foto Jacopo Fioravanti, marzo 1987)



Qualche tempo dopo, il Deposito di Rimini ricevette in dotazione i primi mezzi elettrici della sua storia (destinata peraltro a durare ancora solo pochi anni), quattro locomotive E.424 trasformate per servizi navetta, tra cui la 334, qui in testa ad un locale per Rimini composto da una seconda Tipo 1957, una seconda Tipo 1959, due prime Tipo 1955 R, due prime UIC-X Tipo 1964 e un bagagliaio-posta per treni navetta Tipo 1978 R. Pochi anni ancora e l'arrivo delle vetture per medie distanze sulla Ferrara-Ravenna-Rimini avrebbe posto fine all'impiego di queste composizioni, raccogliticce e spesso comprendenti molte vetture declassate. (Foto Jacopo Fioravanti, 1989)



Nel 1988 la Ferrovia Suzzara-Ferrara non aveva ancora perduto quell'atmosfera vintage da ottocentesca secondaria della Pianura Padana, cancellata per sempre dall'elettrificazione e dal rifacimento di molte opere d'arte nella seconda metà degli Anni '90 e così nostalgicamente rimpiazzata nell'ambiente degli appassionati di fotografia ferroviaria. In questa foto, l'automotrice d'anteguerra Aln.772.1004, noleggiata dalle FP ed ormai agli ultimissimi sgoccioli della sua onorata carriera, sosta al cosiddetto 6° tronco della stazione di Ferrara in attesa della partenza come locale per Mantova. Anche quest'immagine fa ormai parte della storia: l'anziana automotrice (tuttora esistente e saltuariamente utilizzata per treni speciali) avrebbe lasciato il servizio regolare poco tempo dopo, mentre al posto del 6° tronco, abolito, c'è oggi uno degli accessi al secondo sottopassaggio della stazione, aperto circa tre anni fa. (Foto Jacopo Fioravanti, 1988)



Ferrara oggi. La Bologna-Padova vede tuttora un discreto volume di traffico merci: automobili nuove, combustibili liquidi e solidi, prodotti chimici, argilla, rottami ferrosi, legname, lamiere in rotoli, containers e acqua minerale, come nel caso di questo MRS 55319, in transito a Ferrara al traino dell'E.655.260. (Foto Jacopo Fioravanti, 7 aprile 2005)



La Freccia della Laguna Sicilia-Venezia è, insieme agli ICN Tergeste Trieste-Lecce e Marco Polo Udine-Napoli e all'espresso Remus Vienna-Roma, uno dei quattro treni notturni a lungo percorso non periodici che interessano tuttora la direttrice Bologna-Padova. Eccolo in arrivo a Ferrara, al traino dell'E.402.002 e con una decina di minuti di ritardo, in una piovosa mattina della scorsa primavera. (Foto Jacopo Fioravanti, 11 maggio 2005)



Ben poco invidiabile "landmark" della stazione estense, l'orribile grattacielo (come tutti lo chiamano), figlio della speculazione edilizia degli Anni '50 ed oggi purtroppo luogo d'esercizio di molte attività illecite e ricettacolo di clandestini d'ogni sorta, tra l'esasperazione dei residenti onesti e l'opera quotidiana delle forze dell'ordine, fa da quinta all'IC 700 Canova Roma-Udine, appena ripartito da Ferrara dietro l'E.402.023, qui in transito all'altezza del sobborgo settentrionale del Doro. (Foto Jacopo Fioravanti, 21 maggio 2005)



Sebbene le linee per Codigoro e per Suzzara siano oggi esercite, insieme ad altre, dalla stessa Società (FER), il materiale impiegato resta tuttora fondamentalmente distinto. Non mancano le eccezioni, ma è piuttosto raro avvistare sulla linea sbagliata qualcuno dei non pochi rotabili tuttora nelle vecchie livree. Treno regionale 4018 per Suzzara, affidato all'ALn.668.06 (corrispondente alla serie 1400 FS) insieme ad una rimorchiata Ln.664 (corrispondente alla serie FS 1400), entrambe in livrea FSF. (Foto Jacopo Fioravanti, 7 marzo 2006)



Relegati ormai da tempo nell'album dei ricordi i fasti degli ETR.220 e delle ALe.601 in servizio rapido Venezia-Firenze e Trieste/Udine/Venezia-Roma, i servizi di prestigio sulla stessa direttrice sono oggi affidati a moderni e veloci ETR.500, molti dei quali ancora nell'elegante livrea d'origine, del tutto simile a quella degli illustri antenati, in ossequio ad una lunghissima tradizione cromatica interrotta solo recentemente con le nuove livree dei convogli AV e degli elettrotreni ad assetto variabile di prossima consegna. ES*9467 Trieste-Roma, disimpegnato dall'ETR.500 politensione n. 40, in arrivo a Ferrara fra diversi mezzi FER e Trenitalia in servizio regionale. (Foto Jacopo Fioravanti, 13 marzo 2006)



Da diversi anni le FER sono molto attive nel trasporto merci, in particolare assicurando la trazione per conto di Trenitalia a convogli in transito sulla rete sociale ma anche su relazioni interamente sviluppate su binari RFI. Il parco FER di locomotive per servizi merci comprende per ora locomotive elettriche ex-slovene Gruppo E.640 e locomotive Diesel ex-tedesche Gruppo D.220 ed ex-rumene Gruppo D.361, quest'ultime oggetto di una sofferta trattativa per l'omologazione da parte del Cesifer, tuttora in corso, a causa del loro rodiggio Co'Co', considerato particolarmente aggressivo nei confronti dell'infrastruttura. In fotografia la D.361 003 FER, appena giunta da Bologna San Donato con la tradotta 55904, si ricovera su un binario di stazionamento mentre il 255 2003 di Trenitalia si appresta a manovrare la colonna di cisterne appena lasciate dalla grossa sei assi. (Foto Jacopo Fioravanti, 28 febbraio 2006)



E' questo il tipico colpo d'occhio che accoglie oggi il visitatore o il passeggero in transito da Ferrara: materiale leggero Trenitalia e FER per i servizi sulle linee locali che si irradiano dalla città estense, che nel suo piccolo è comunque un nodo di una certa importanza, costituendo la connessione con la Bologna-Padova della Rimini-Ravenna-Ferrara, della Codigoro-Ferrara e della Suzzara-Ferrara. Il convoglio FER in sosta al binario 3 composto dall'ALn.663.1019 nei vecchi colori FP e da una rimorchiata Ln.664 in livrea regionale prima versione si appresta a partire per Bologna come regionale 6419, mentre i due complessi di ALe.642 Trenitalia sono assegnati al servizio sulla linea per Ravenna e Rimini. (Foto Jacopo Fioravanti, 7 marzo 2006)

Jacopo Fioravanti - 02 aprile 2006

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003