



Ferrovie.it

da *Approfondimenti* del 08 marzo 1999

Faentina... finalmente! (Parte 1)

di **Mauro Somigli**

Il 9 e 10 gennaio 1999 sono partiti i treni per inaugurare "di nuovo" la Faentina. E' un evento tanto atteso (la linea era stata distrutta dai tedeschi in ritirata nel 1944), perché dai primi anni del dopoguerra erano subito cominciate le opere di ricostruzione. Ma andiamo con ordine.

Cenni storici e costruzione

A metà ottocento si cominciò a parlare di una strada ferrata che congiungesse la Toscana con la Romagna attraversando gli Appennini. Dopo varie ipotesi e opposizioni alla realizzazione della strada ferrata, s'iniziò la costruzione del primo tronco Faenza - Marradi nel 1880.

Da Faenza i primi treni cominciarono a percorrere la tratta fino a Fognano nel 1887 e l'anno successivo giungevano fino a Marradi mentre da Firenze i primi treni fino a Borgo San Lorenzo partirono nell'aprile del 1890. Quell'occasione fu motivo per una gran cerimonia inaugurale che avvenne nella stazione di Borgo San Lorenzo.

Il primo servizio su questa linea, gestito dalla Rete Adriatica, fu svolto con tre coppie di treni però la mancanza del collegamento intermedio (Marradi - Borgo San Lorenzo) sminuiva il valore del servizio rispetto all'intero collegamento. Si sopperi con un collegamento di diligenze sulla tratta mancante: questo poteva risolvere, seppur parzialmente, l'esigenza del traffico passeggeri ma per l'aspetto commerciale non ebbe nessun risultato.

Completate a tempo record le tratte mancanti, iniziò l'esercizio ferroviario dell'intera tratta Firenze - Faenza inaugurata ufficialmente il 24 aprile 1893. Anche in quest'occasione fu organizzata un'importante cerimonia che ebbe i suoi momenti salienti a Firenze ed a Faenza oltre che nelle principali stazioni dove bande musicali si esibivano nei repertori più fantasiosi.

Questa linea, la cui costruzione richiese soltanto 13 anni, è caratterizzata da un tracciato tortuoso che attraversa montagne, fiumi e torrenti ed è realizzata con imponenti costruzioni per il superamento degli ostacoli che naturalmente si incontrano sul percorso. Quindi si trovano gallerie, viadotti, salite e discese, curve e controcurve: è un tracciato veramente appassionante, almeno per chi apprezza questa tipologia di linee.

Di queste imponenti realizzazioni cito il viadotto più lungo della linea, detto del Paoli, ubicato subito dopo Borgo San Lorenzo in direzione di Faenza, costituito da 12 archi di 15 metri di luce ciascuno, con un'altezza massima di circa 30 metri.



¹Cartolina d'epoca del viadotto del Paoli, nei pressi di Borgo San Lorenzo. Foto Collezione L. Carneseccchi

L'orario ufficiale del 3 gennaio 1895 prevedeva il collegamento con due coppie di treni che percorrevano l'intera tratta in circa cinque ore e una coppia di treni su ciascuna delle tratte Marradi - Firenze e Marradi - Faenza.

Questa linea vide la massima utilizzazione a cavallo della prima guerra mondiale ed anche successivamente.

Fino alla distruzione avvenuta durante la ritirata dei tedeschi che minarono tutte le opere (gallerie, ponti e viadotti), svolse un ottimo servizio collegando il Mugello a Firenze ed alla Romagna, nonché facilitando le comunicazioni fra il nord ed il sud del paese: era pur sempre un valico appenninico!

Le Ferrovie dello Stato, che gestivano ora il servizio, ebbero un'ottima resa da questa linea, specialmente fino al 1934 quando l'attivazione della direttissima Bologna - Firenze distolse traffico merci e viaggiatori dalla Faentina.

La trazione dei convogli era svolta principalmente con locomotive a vapore dei gruppi 470, 730 e 740 FS, adatte sia al traffico merci che viaggiatori. Prima di queste avevano effettuato servizio le locomotive del gruppo 480 RA note con il nome SIGL (costruttore viennese). Dal 1940 entrarono in circolazione le prime automotrici Diesel, le Aln 772 che segnarono il declino della trazione a vapore.

In particolare su questi percorsi, ferroviariamente definiti brevi, con la trazione diesel si ottenevano miglioramenti significativi in termini di comodità e velocità di trasporto. Contemporaneamente furono iniziati anche i lavori per l'elettrificazione, ma gli eventi bellici, la distruzione e la mancata ricostruzione della linea resero quest'intervento totalmente inutile.



2^aAltra immagine d'epoca, con una tradotta in partenza per il fronte da Firenze Campo Marte. Foto Collezione L. Bardazzi, 1915-1918)

Ricostruzione

I lavori di ricostruzione cominciarono subito, ma, per ragioni derivanti probabilmente da contrari interessi politico - industriali, si procedeva alla ricostruzione della linea con tempi veramente esasperanti, tant'è che per ricongiungere Firenze a Faenza, via ferrovia, si dovette attendere il 1957 e per di più tramite il percorso Borgo san Lorenzo, Dicomano, Pontassieve.

In quegli anni il servizio di trasporto viaggiatori e merci fu riaffidato alla trazione animale ed ai residui bellici: da Dicomano si arrivava a Firenze con la carrozza o con la "cenci e vetri" (quando pioveva occorreva aprire l'ombrello), sorta di autobus che svolgeva un minimo servizio di andata e ritorno. La mancanza del tronco di collegamento Firenze - Borgo San Lorenzo pregiudica la funzionalità dell'intera linea preesistente. Il transito via Pontassieve allunga di 18 km il percorso che su circa 35 km vuol dire raddoppiare il tempo di percorrenza. I vari Ministri che si succedono promettono la riattivazione di quest'importante tronco, ma non si procede con la ricostruzione e le promesse restano tali.

Le motivazioni sono molte: la principale, negli anni 1960-1970 in pieno sviluppo economico e con la motorizzazione privata in espansione, è dovuta al contrasto esistente con gli enormi interessi dei costruttori automobilistici che avversano in tutti i modi qualsiasi sviluppo ferroviario in Italia e favoriscono in tutte le sedi lo sviluppo del trasporto privato. Inoltre anche i vettori su gomma (da Borgo San Lorenzo si contano fino a cinquanta corse giornaliere di autobus che impiegano meno del treno per arrivare a Firenze) hanno tutto l'interesse a mantenere questo stato di fatto.



3^aAutomotrice ALn 668.3231 impegnata nell'effettuazione di un treno Regionale, nel primo giorno di esercizio della Faentina. Foto Benedetto Sabatini, 14 gennaio 1999)

Negli anni 1980-1990 numerose peripezie di carattere finanziario (stanziamenti previsti poi negati) ed altre vicissitudini impediscono significativi lavori di ripristino e la cara ed efficiente tratta Firenze - Borgo San Lorenzo rimane ancora un sogno nel cassetto.

Poi la lenta ma inesorabile inversione di tendenza circa il trasporto ferroviario e l'impellente necessità per le FS di realizzare una linea per l'Alta Velocità in quella direttrice, (per ottenere i consensi s'impegna con gli Enti Territoriali competenti a ripristinare questa tratta) si procede finalmente alla realizzazione delle opere necessarie.

Certamente l'aspettativa non poteva essere totalmente esaurita. Sarebbe stato troppo bello. Ecco allora l'attestamento della linea alla Stazione di Campo di Marte e non a Firenze Santa Maria Novella (cosa diciamo ai pendolari che da sempre arrivano a "Novella" detta familiarmente "Centrale"? "Scusate ma per ora scendete e prendete un altro treno o un autobus").

Anche il servizio svolto con solo nove coppie di treni lascia un attimo perplessi.

Comunque il più è stato fatto. Crediamo che le promesse di incrementare le coppie dei treni e far arrivare tutti i convogli a "Centrale" (magari anche a Firenze Rifredi ed Osmannoro contribuendo, di fatto, a realizzare la prima metropolitana di Firenze) siano impegni che le Ferrovie dello Stato onoreranno senz'altro. Non foss'altro che per i notevoli ritorni, d'immagine ed economici, che potrebbero arrivare se, rinnovando il successo degli anni '20, gli utenti (passeggeri e merci) trovasse conveniente utilizzare questo mezzo di trasporto.

Ovviamente dovrà essere efficace ed efficiente ed economicamente conveniente rispetto ad altri vettori operanti sulla relazione. Non dovrà essere un'operazione di selvaggia concorrenza con il trasporto su gomma, bensì dovrà rappresentare un'integrazione funzionale alle relazioni servite da altri

vettori, ovviamente in una ristrutturazione del trasporto nell'intero comprensorio mugellano. Infatti non va dimenticato che con questa riattivazione si è ricostituito il quadrilatero ferroviario Firenze - Borgo San Lorenzo - Pontassieve - Firenze che ben si presterebbe a tante operazioni di trasporto che potrebbero dare una forte spinta al decongestionamento del traffico nell'intero comprensorio.



4 Regionale in partenza da San Piero a Sieve, con la stazione gremita di curiosi accorsi per il primo giorno di esercizio regolare. Foto Benedetto Sabatini, 14 gennaio 1999

Inaugurazione

Anche in quest'occasione, così com'è avvenuto nelle due precedenti inaugurazioni "storiche" del 1890 e 1893, è stata organizzata dalle Ferrovie dello Stato SpA una solenne cerimonia che si è svolta nei giorni 9 e 10 gennaio scorsi.

Nel prossimo articolo ([Approfondimenti del 10/05/1999](#)) tratteremo più dettagliatamente di questi due giorni di festeggiamenti che hanno visto la partecipazione di due locomotive: la 740.143 e la 625.142.

Cronologia della "Faentina"

Primi passi

1842 s'inizia a parlare della possibile costruzione di un collegamento ferroviario fra Firenze e Faenza

1863 il padre scolio Giovanni Antonelli, per incarico del governo toscano, pubblica una memoria sull'argomento ed individua, fra le varie ipotesi formulate, il percorso della linea come poi sarà realizzata

1869 l'ing. Zannoni progetta la linea

La realizzazione

1887 tratta Faenza - Fognano

1888 tratta Fognano - Marradi

1889 tratta Firenze - Borgo San Lorenzo

1893 tratta Borgo - Marradi

La distruzione

1944 i tedeschi in ritirata minano le gallerie, i viadotti e i ponti

Le riattivazioni del dopoguerra

1949 tratta Faenza - Marradi

1953 tratta Borgo San Lorenzo - San Piero a Sieve

1954 tratta Borgo San Lorenzo - Crespino sul Lamone

1957 tratta Crespino sul Lamone - Marradi e ripristino di tutta la linea via Pontassieve

1970 sospeso definitivamente il servizio Borgo San Lorenzo - San Piero a Sieve

Le riattivazioni dei nostri giorni

12 settembre 1996 inaugurazione tratta Borgo San Lorenzo - San Piero a Sieve

16 settembre 1996 inizio esercizio tratta Borgo San Lorenzo - San Piero a Sieve

9-10 gennaio 1999 inaugurazione tratta Firenze Campo di Marte - Borgo San Lorenzo

14 gennaio 1999 inizio esercizio tratta Firenze Campo di Marte - Borgo San Lorenzo

Le prossime (si spera) riattivazioni

2001 inaugurazione ed inizio esercizio bivio San Marco Vecchio - posto di movimento il Cionfo (per raggiungere la stazione di Firenze S.M.N.)

2003 inaugurazione ed inizio esercizio tratta metropolitana

Bibliografia:

"FAENTINA CENTO ANNI" di Adriano Betti Carboncini edizione Calosci - Cortona

Ringrazio i colleghi e gli amici che hanno contribuito alla realizzazione di queste righe.



Locomotive 625.142 e 740.143 impegnate alla testa di uno dei treni speciali che hanno percorso la Faentina nei due giorni dei festeggiamenti. *Foto Benedetto Sabatini, 9 gennaio 1999*

Mauro Somigli - 08 marzo 1999

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