

La ferrovia Faentina

Il suo ruolo si esplica principalmente fra il trasporto commerciale e il turismo

Gian Guido Turchi

Il ruolo della ferrovia Faentina nel trasporto su rotaia nazionale è oggi decisamente marginale, benché recenti esperimenti abbiano provato l'utilità di servizi merci veloci, per i container, fra i porti di Ravenna e di Livorno. Per il trasporto dei passeggeri il recente ripristino dell'itinerario diretto Borgo San Lorenzo – Firenze ha aperto nuove

prospettive, ma nessuno si nasconde le obiettive difficoltà di un percorso caratterizzato da curve strette, pendenze di rilievo, binario unico non elettrificato, stazioni modeste e in parte anche private dei binari di sosta e di incrocio. Ma mentre il trasporto commerciale stenta a riprendere una dimensione che non sia puramente locale, la vecchia linea si sta



affermando in un nuovo ruolo legato al turismo, favorita in questo dalla bellezza spesso selvaggia dei luoghi attraversati, dalla simpatica ospitalità dei paesi e paesini toccati, dal

Un'opera molto impegnativa

Già il Granduca Leopoldo II aveva disposto nel 1832 il rifacimento della "strada barocciabile" Pontassieve – Forlì, conscio degli aumentati scambi commerciali fra Toscana e Romagna e della necessità di collegare meglio alla capitale le terre romagnole amministrate da Firenze. Nonostante l'avvento delle ferrovie e i tanti progetti presentati per questo itinerario, al momento dell'unità d'Italia, nel 1861, l'unico collegamento era rappresentato dalla diligenza Firenze – Faenza – Forlì, che offriva quattro corse alla settimana in andata e altrettante al ritorno. L'inaugurazione nel 1864 della ferrovia "Porrettana" da Bologna a Firenze, per la via di Porretta e Pistoia, mostrò presto l'insufficienza di tale linea per il volume di traffico raggiunto e che la ferrovia stessa aveva contribuito a generare, favorendo di conseguenza un riesame del previsto collegamento Romagna - Toscana, visto non solo come una necessità locale, ma anche come un potenziamento dei collegamenti fra la pianura padana e il centro – sud del paese. Nacque così il progetto della ferrovia Faenza – Firenze, i cui lavori iniziarono il 28 novembre 1880 sul tronco Faenza – Marradi. Oltre al sussidio della Porrettana nel traffico nord – sud, alla nuova linea era affidato un ruolo di collegamento est – ovest fra Adriatico e Tirreno e precisamente fra i porti di Ravenna e di Livorno.

L'impegnativa opera fu infine completata il 23 aprile 1893: essa attraversava l'Appennino alla quota massima di 579 m di altezza sul mare, limite posto all'interno della galleria di valico, lunga 3779 m. Nel 1913, sul versante toscano, fu aperta al traffico anche la diramazione Borgo San Lorenzo – Pontassieve, oggetto di lunghe discussioni e polemiche. Il traffico raggiunse la massima intensità negli anni della Grande Guerra (1915/1918) quando questa difficile linea di montagna, a binario unico, sopportò la circolazione giornaliera di 60 treni, fra i quali una coppia di direttissimi notturni Milano – Roma. Finita la guerra per la Faentina furono decisi lavori di potenziamento, tradottisi principalmente nell'elettrificazione iniziata nel 1921 e mai conclusa, in quanto si decise poi di spingere al massimo la costruzione della "direttissima" Bologna – Prato – Firenze che, inaugurata nel 1934, avrebbe definitivamente declassato ad un ruolo regionale tanto la Faentina quanto la più celebre Porrettana. Scomparsi i treni più importanti, affidati alle migliori locomotive a vapore del tempo, la linea vide dopo il 1935 le moderne automotrici Diesel, veloci e apprezzate dai viaggiatori.

La seconda guerra mondiale colpì duramente la Faentina, con danni ingentissimi agli impianti, tanto che la ricostruzione fu completata solo il 13 ottobre 1957, con esclusione della tratta San Piero a Sieve – Firenze: il collegamento del capoluogo toscano avveniva così solo per la via di Pontassieve. La linea diretta rivedrà finalmente il treno, per la tenace volontà degli abitanti del Mugello, solo il 9 gennaio 1999!



suo stesso scarso traffico, che permette la circolazione di treni straordinari senza interferire con i convogli in orario. Fra le tante iniziative messe in atto alcune hanno ormai un carattere ricorrente: è il caso del “Treno delle Castagne” che porta da Rimini, da Bologna e dalle località intermedie i partecipanti all’omonima sagra che si svolge nei fine settimana di ottobre a Marradi. Tradizionalmente composto da locomotiva a vapore e vecchie carrozze, questo convoglio propone un modo diverso di viaggiare, dove il treno non è solo il vettore, ma anche una delle attrattive della gita, permettendo un’esperienza per molti giovani assolutamente nuova e un ritorno ai tempi passati per i più anziani. Anche sul versante toscano sono stati allestiti negli ultimi anni analoghi treni Firenze – Marradi, con pieno successo. Altri convogli composti da rotabili d’epoca, come il “Treno della Befana” Firenze – San Piero a Sieve, sono ormai entrati

nelle abitudini e altri ancora sono sempre più spesso messi in circolazione a richiesta delle più varie categorie di utenti: marciatori (Treno più Trekking) appassionati di autoveicoli storici (Ruote d’epoca in Mugello) scuole di ogni ordine e grado, coinvolgendo in misura crescente le cittadine di Brisighella, Marradi, Borgo San Lorenzo, San Piero a Sieve, Vaglia e altre in una forma di turismo in cui il treno assume in primo luogo la parte di promotore.

La fama della ferrovia Faentina ha ormai varcato i confini nazionali e gruppi turistici stranieri, specie tedeschi, hanno già in varie occasioni chiesto la circolazione di vecchi convogli su questa linea: il treno d’altri tempi, la bellezza del paesaggio, la buona cucina e l’ospitalità dei paesi oggetto delle soste sono gli ingredienti di questa ricetta turistica non ancora sufficientemente sfruttata ma che, nonostante tutto,

sta crescendo e dona nuova vita ad una storica ferrovia trascurata dalle grandi correnti di traffico, offrendo interessanti opportunità promozionali ai paesi posti lungo il suo percorso, peraltro non molto lontani da quei potenti collettori di flussi turistici che sono la Riviera adriatica da un lato e Firenze e la Toscana dall’altro. È forse superfluo aggiungere alle categorie di utenti prima citate quella degli appassionati di ferrovie, italiani e stranieri, che mossi anche dall’aspetto antiquato di molti impianti fissi, dall’assenza di elettrificazione e da un ambiente ferroviario in gran parte anch’esso incontaminato, hanno più volte richiesto l’effettuazione di treni storici, selezionando con cura, fra il materiale disponibile, locomotive e veicoli da mettere in composizione e chiedendo più di una volta singolari treni merci, per il piacere di riprendere immagini che, se in bianco – nero, possono veramente sembrare risalenti all’epoca d’oro della Faentina. Da ultimo anche qualche agenzia viaggi, sempre alla ricerca di nuove offerte per i propri clienti, si sta accorgendo delle potenzialità di questa ferrovia e della singolare concentrazione di vecchi convogli disponibili dai due lati dell’Appennino, dovuta alla presenza di due forti associazioni di volontariato che coadiuvano le FS, quali l’Atser (Associazione Treni Storici Emilia – Romagna) e l’Atts (Associazione Toscana Treni Storici) che nel loro complesso dispongono del più vasto parco di mezzi d’epoca esistenti sulle ferrovie italiane, basato rispettivamente a Rimini e a Pistoia per la logistica. Per quanto detto è quindi prevedibile un ulteriore sviluppo di questa nuova forma di turismo, destinata a chi vuole, almeno per un giorno, dimenticare i grandi centri affollati, le autostrade caotiche, i fast - food e contrapporre loro tranquilli paesi in mezzo al verde, il lento sbuffare della vaporiera e i sapori di una tavola genuina, dove le “ricette della nonna” non sono state rispolverate in soffitta, ma hanno sempre fatto parte di una più ampia filosofia di vita.

