

# Sui binari della Faentina minacciati da frane

La ferrovia per Firenze, fondamentale per il territorio, è in una situazione di stallo. I problemi riguardano terreni di privati

**È una geologia** in rivolta quella che punteggia la vallata del Lamone per varie decine di chilometri fra Brisighella e il confine con la Toscana: a farne le spese, per un tempo a oggi indeterminato, è per prima la ferrovia faentina, interrotta da maggio nel suo tratto romagnolo, dove al posto dei treni i pendolari trovano bus sostitutivi. Per quanto ancora? Una risposta non c'è: potrebbero volerci mesi perché le frane che minacciano la ferrovia vengano considerate non più rischiose, oppure anni. La situazione è grave, al punto che molte famiglie marradesi stanno cominciando a porsi dei quesiti: chi ha figli 13enni si sta domandando se sia conveniente iscriverli ai ragazzi alle scuole superiori di Faenza – come da sempre fanno i marradesi – o se invece non sia più accessibile rivolgersi alle omologhe fiorentine. Sul piatto della bilancia ci sono un'ora di treno in direzione di Firenze e un'ora di bus verso Faenza, su una strada però seriamente minacciata dalla frana che per molte settimane costrinse alla chiusura della provinciale all'altezza di Sant'Eufemia: mai come ora Marradi è stata insomma più vicina a Firenze che non a Faenza.

**Una rivoluzione** nella vita di questa parte di Appennino, l'unica in cui la Toscana si spinge per venticinque chilometri a nord dello spartiacque – residuo dei confini preunitari fra Granducato e Stato Pontificio, non toccati dalla riforma amministrativa del 1923 che invece allargò la provincia di Forlì – che ha sempre guardato alla Romagna e che rischia di volgere una volta per tutte lo sguardo a sud. La situazione delle frane è preoccupante: dal livello dei binari sono tre i crolli che appaiono più spaventosi, e cioè quello immediatamente alle spalle del convento Emiliani di Fognano, quello in corrispondenza di via Aurora, nella frazione di Casale, e quello posto dirimpetto al cimitero posto alcune centinaia di metri prima della frazione di



Due tratti della ferrovia Faentina minacciati dalle frane (foto Tedioli)

Sant'Eufemia. Nel primo caso, in particolare, il fronte della frana è ad appena due metri dalla massciata: le prime reti poste a protezione dei binari sono già crollate, e i campi nella parte superiore non appaiono in buone condizioni. Un ulivo, parte di una coltivazione posta una decina di metri più in alto, è franato in basso insieme a una notevole quantità di terra: da allora è bloccato lì, con il rischio che nuove piogge aggravino la situazione.

**Il punto** più critico è proprio alle spalle del muro di cinta del convento Emiliani: il giardino e l'orto del monastero sono subito al di là della barriera: le campane che segnalano il mezzogiorno risuonano in una vallata spettralmente semivuota. Per l'economia di Brisighella e Marradi l'assenza del treno è problematica non solo a livello scolastico e di trasporti, ma anche per

## LE RIPERCUSSIONI

**Conseguenze pesanti per tutta la collina che ha visto Faenza 'allontanarsi'**

quanto riguarda il turismo, che qui era approdato con il Treno di Dante e con iniziative di mobilità slow che avevano il loro perno proprio nella ferrovia.

**Il fronte** di frana è meno vicino ai binari, ma molto più ampio, alcuni chilometri più a monte, nella frazione di Casale, in corrispondenza di via Aurora, e nella frazione di Sant'Eufemia, all'altezza del cimitero posto sulla provinciale. Qui i terreni soprastanti sono crollati per decine di metri, dando vita a frane che nuove perturbazioni potrebbero rimettere in movimento.

È proprio l'eventualità di ulteriori piogge, in autunno ad avere impedito finora a Rete ferroviaria italiana di riaprire la linea: la proposta dei sindaci è quella di far di nuovo viaggiare i treni con l'opzione di uno stop allo scattare dell'allerta arancione. Ma il fermo sarebbe necessariamente seguito da lunghi controlli: un'odissea potenzialmente a cadenza settimanale. Su tutto grava l'impossibilità di portare a termine i lavori necessari per rendere di nuovo sicuri i binari: le frane sono infatti in terreni di proprietà di privati, che spesso non hanno le risorse per mettere in campo gli interventi necessari. Occorre inventare nuove soluzioni a livello amministrativo e burocratico, che al momento però non sono all'orizzonte.

