

Dislivello salita: 544 mt

Dislivello discesa: 590 mt

Lunghezza percorso: Km 15 circa

Difficoltà: EE

Tempo di percorrenza 7 ore circa complessive

Partenza dalla stazione di Ronta con il treno delle 8,32 con destinazione Crespino del Lamone.

(il biglietto del costo di € 2,60 può essere fatto presso ricevitorie bar e tabacchi, on line o in extremis sul treno).

Dalla Stazione di Crespino (mt 525 ) attraversiamo il paese, guadiamo il fiume Lamone ed iniziamo per circa due ore a salire verso il crinale, inizialmente per sentiero con bosco abbastanza aperto, in belle abetaie poi in bellissime faggete, raggiungiamo lo 00 a Poggio degli Allocchi (mt 1069) con panorami mozzafiato a destra sulla Colla di Casaglia ed a sinistra sul Mugello, ci troviamo in un posto molto selvaggio, dove potremo davvero apprezzare l'Appennino di casa nostra. Va ricordato che sotto i nostri piedi passa la Ferrovia Faentina, infatti lungo il percorso troviamo dei sentieri che scendono a Fornello, piccola stazione dismessa, e poi a Gattaia. Dopo località Case Riseccoli, lasciamo lo 00 e deviamo verso Giuvigiana (mt 972) anche qui bellissimo il panorama . La discesa è abbastanza rilevante, ma molto suggestiva perché attraversiamo bellissimi castagneti, arriviamo così all'inizio della strada Panoramica a Madonna dei tre Fiumi, e l'escursione finisce quindi con ritorno alla Stazione di Ronta (mt 382).

La Transappenninica Firenze-Faenza



Stazione di Ronta (inizi Novecento)

Nel luglio 1879 una legge approvata dal governo del Regno d'Italia stabiliva la costruzione della ferrovia Faentina: il progetto rientrava nel più ampio programma di stabilire collegamenti più diretti fra il nord Italia e Roma con la realizzazione di nuove ferrovie.

La Toscana con un'estensione di oltre 850 km di binari, aveva già conseguito negli anni precedenti un notevole progresso rispetto ai 323 km esistenti al momento dell'Unità.

Divisa in quattro tronchi, la Faentina fu costruita a circa 40 anni dalla sua ideazione, seguendo più o meno l'itinerario ipotizzato nei decenni precedenti. Il primo tronco, da Faenza a Fognano, venne aperto il 9 gennaio 1887, il secondo da Fognano a Marradi il 26 agosto 1888, il terzo da Borgo San Lorenzo a Firenze l'8 aprile 1890. Il 24 aprile 1893 la linea fu completata con l'inaugurazione del tratto appenninico, il più difficoltoso, fra Borgo e Marradi.

Il percorso, di 101 km da Firenze a Faenza con una pendenza massima del 25 per mille nel tratto appenninico, raggiungeva i 578 metri sul livello del mare fra Ronta e Crespino del Lamone: 30 le gallerie per complessivi 23,7 km, la più lunga delle quali, il tunnel degli Allocchi sul punto più alto del percorso misurava 3,7 Km.



Borgo San Lorenzo - Viadotto

Paoli

Un'opera ingegneristica di tutto rispetto per quell'epoca: gallerie, viadotti, salite e discese, curve e controcure, con il ponte 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.

Nel gennaio 1895 due coppie di treni percorrevano l'intera tratta in circa cinque ore e un'altra coppia di treni operava su ciascuna delle tratte Marradi-Firenze e Marradi-Faenza.

Nel giugno 1913 venne inaugurato il tratto Borgo San Lorenzo-Pontassieve di 32,6 km per allacciarsi verso sud alla linea Firenze-Arezzo-Roma e servire i paesi della Val di Sieve.



Una tradotta militare alla

stazione di Campo di Marte

Fu assai utilizzata durante la Prima Guerra Mondiale e, data la sua importanza strategica, venne accuratamente sorvegliata, con l'edificazione di diverse garitte di mattoni con feritoie, a guardia della strada ferrata.

La linea, inizialmente gestita dalla Rete Adriatica successivamente passata alle Ferrovie dello Stato, fu poi prolungata nell'agosto 1921 con l'inaugurazione della Faenza-Russi, che si univa alla Castelbolognese-Ravenna fino allo sbocco al mare, costituì un'importantissima via di comunicazione nord-sud fino alla costruzione della prima direttissima Firenze-Bologna nel 1934.



Tracciato della ferrovia

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.

Durante la seconda guerra mondiale fu frequentemente bombardata dagli Alleati e poi minata e quasi completamente distrutta dai tedeschi in ritirata.

Bisognerà attendere il 1999 per vedere finalmente ripristinato il tratto originario Firenze-Borgo San Lorenzo-Faenza.

Articolo correlato:

[Le prime ferrovie in Toscana: strade ferrate al tempo del Granduca Leopoldo](#)



20 settembre Ronta - Crespino - Ronta