



La Ferrovia Arezzo - Sinalunga dalle origini all'anno 2006

estratto da: www.ilmondodeitreni.it/arezzosinalunga.html



Uno dei nuovi treni "Elfo" della LFI (LTT 23) è in sosta nella stazione di Sinalunga, capolinea della linea proveniente da Arezzo e comune alla linea RFI Chiusi - Siena

Verso la fine del secolo 19° iniziò ad essere richiesta dalle popolazioni della Val di Chiana una ferrovia che collegasse la valle ad Arezzo e alla linea Chiusi - Siena, nella stazione di Sinalunga, in modo da realizzare un collegamento fra l'aretino, il senese ed il grossetano. Nel 1898 un consorzio di comuni ed aziende della Val di Chiana incarica l'Ing Enea Gambi di predisporre un progetto per la linea ferroviaria in questione. Il progetto prevede una linea a scartamento ordinario e trazione a vapore lunga circa 40 Km, che si atterrerà ad Arezzo in una nuova stazione da edificarsi nel quartiere di Pesciola (ma è previsto anche un raccordo con la stazione principale) ed agli impianti di Sinalunga con innesto da nord.

Il progetto viene presentato l'8 Giugno 1899 al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che, il 15 Novembre successivo, lo approva. Viene perciò interessata la Società "L'Ausiliare" di Milano che fa suo il progetto Gambi, apportandovi alcune modifiche. Il progetto viene definitivamente approvato il 28/12/1907, mentre si dovrà attendere il 1911 per il completamento dell'iter tecnico - economico per la concessione alla costruzione e all'esercizio. Con il R.D. 1486 del 24/12/1911 viene accordata la concessione e prevista una sovvenzione annua governativa di £ 7000/Km, per una durata di 50 anni.

I lavori di costruzione iniziano nel 1913, mentre il 30 Gennaio 1914 si costituisce in Arezzo la Società anonima "La Ferroviaria Italiana" che subentra nella concessione e nella costruzione. L'entrata dell'Italia nella prima guerra mondiale blocca però i lavori che potranno essere ripresi solo nel 1924. Con molta lungimiranza la nuova società decise di esercitare la nuova linea a trazione elettrica a 3000 V CC.

Il 1 Giugno del 1927 viene stipulata la concessione addizionale per l'esercizio con trazione elettrica e a partire dal 1928 iniziano i lavori di elettrificazione, diretti dall' Ing. Giacomo Sutter, presidente della LFI.

L'energia di trazione è fornita dalla Società Elettrica del Valdarno, che alimenta mediante una linea trifase a 36 kV la SSE di Monte San Savino, dotata di raddrizzatori a vapore di mercurio.

La nuova linea viene aperta all'esercizio il 3 Settembre 1930, tra le stazioni di Sinalunga ed Arezzo Pesciola, collegata mediante autoservizio gestito sempre dalla LFI, alla stazione FS di Arezzo.

Il 5 Aprile del 1932 viene aperto all'esercizio il raccordo (lungo Km 1+667) tra le due stazioni, e, di conseguenza, tutti i treni vengono attestati nella stazione di Arezzo FS.

La linea, che ha uno sviluppo complessivo di Km 39+994 è armata con rotaie da 36 Kg/m, mentre la linea aerea è simile a quella FS, con pali tubolari, mensole e corda portante. Il parco rotabili si compone di 5 elettromotrici (costruite da TIBB/SACFEM) con una potenza complessiva di circa 500 kW e con una capienza di 16 + 30 posti, 8 carrozze a due assi da 44 posti, 3 bagagliai e 30 carri merci.

Fin dalla attivazione si ebbe un elevato traffico viaggiatori mentre il traffico merci si mantenne sempre su bassi livelli, tanto che i relativi introiti non superarono mai il 40% degli introiti complessivi.

I treni viaggiatori erano generalmente composti da una elettromotrice isolata oppure rimorchiante da una a tre carrozze a seconda della frequentazione del treno. Gli anni '30 vedono una continua affluenza di passeggeri lungo la linea, anche grazie a numerose manifestazioni e agevolazioni messe in atto dalla LFI. Fin dal 1930 si organizzarono treni popolari al prezzo fisso di £ 2 per andata e ritorno, utilizzando tutto il materiale disponibile e ricorrendo anche al noleggio di vecchie carrozze FS. Questi treni furono particolarmente affollati soprattutto in occasione delle più note ricorrenze come il "Carnevale di Foiano", la "Maggiolata Lucignanese" e la "Giostra del Saracino".

L'ingresso dell'Italia nella Seconda Guerra Mondiale causò nei primi anni un aumento del traffico merci: per la presenza di grossi depositi di munizioni e carburanti nella zona della Val di Chiana venivano inoltrati frequentemente sulla linea pesanti treni merci, talvolta provenienti direttamente dalla Germania. Ma a partire dal 1944 la situazione cambiò radicalmente: ai danni inflitti dai continui bombardamenti alleati si aggiunsero quelli provocati dalle truppe tedesche che durante la ritirata minarono e distrussero sia il ponte in ferro sul canale maestro della Chiana sia rotabili ed armamento. Nella primavera del 1944 l'esercizio venne sospeso e della linea non rimasero altro che cumuli di macerie.

Terminata la guerra i danni erano tali da sconsigliare una qualsiasi ricostruzione della Arezzo - Sinalunga, e in tal senso premevano tutti quegli ambienti interessati al settore delle autolinee e dei trasporti su strada. Sebbene già nel 1946 iniziava a formarsi un forte movimento che premeva per una ricostruzione della ferrovia la realtà dei fatti era che tale ferrovia andava ricostruita da zero ed occorrevano ingenti finanziamenti. Ad aggravare la situazione erano anche le perplessità sui futuri risultati di esercizio: gli ultimi bilanci erano risultati in leggero passivo ed anche gli azionisti della L.F.I. non sembravano disponibili ad aumentare il capitale e ad investire in operazioni di dubbia riuscita. In questo diffuso clima di incertezza e pessimismo si organizzarono servizi sostitutivi su strada.

Ma il treno era nel cuore delle popolazioni, che ebbero dalla loro parte anche le autorità locali, nonché il sostegno del Prefetto di Arezzo e di alcuni eminenti ed autorevoli uomini politici aretini. In questo clima di insperata simpatia furono superate anche le resistenze del Ministero del Tesoro e della Commissione del Ministero dei lavori Pubblici che già avevano deciso l'improduttività della ricostruzione della linea e decretata il suo smantellamento.

In una nota del Settembre 1947 il Ministero dei Trasporti, riconosciuta l'utilità della Arezzo - Sinalunga, erogò un primo finanziamento per la sua ricostruzione. Con questo finanziamento (di 20 milioni di lire) poterono essere iniziate le prime opere di ricostruzione degli impianti fissi e di recupero del materiale rotabile. I lavori vanno avanti alacremente e finalmente, domenica 11 Aprile 1948 poté essere riaperto al traffico il tronco Arezzo - Foiano della Chiana. Non era stata ancora ripristinata la trazione elettrica e per tanto si ricorse al noleggio di alcune ALn 772 dalle FS, mentre i treni merci e cantiere venivano affidati a locomotive a vapore (in genere del Gr 875)



La EBz 624.009 (ex FS) ancora nella vecchia livrea è in arrivo nella stazione di Monte San Savino (foto per gentile concessione di Stefano Paolini/Photorail)

Nel marzo del 1949 è ripristinata l'intera linea e, completati gli allacciamenti a Pescaiola, si può riattivare anche la trazione elettrica. Per l'esercizio in T. E. vennero realizzati nel 1949 presso le Officine Sociali di Pescaiola due locomotori a carrelli ricostruiti utilizzando il telaio ed il rodiggio di due elettromotrici di prima dotazione. Numerate 001 e 002 sviluppavano una potenza oraria di 540 kW, sono tuttora in servizio come EDz 1 ed EDz 2.

Nel 1950, sempre nelle Officine Sociali, venne realizzato un altro locomotore (a due assi) utilizzando l'unico carrello di riserva di una elettromotrice di prima dotazione. Per il materiale rimorchiato, invece si ricostruirono le carrozze in condizioni meno peggiori, ma spesso si dovette ricorrere al noleggio di carrozze FS, in genere carrozze a tre assi della serie Ciy o CDiy (poi Biy e CDiy).

Nel 1955 la L.F.I. acquistò dalla Montecatini 4 locomotori provenienti dalla cessata ferrovia Bribano - Agordo (gestita dalla SAIF) di costruzione Carminati&Toselli: dopo una completa ricostruzione due di essi furono immessi in servizio nel 1960 insieme a nuove carrozze ricostruite. Con tutto questo nuovo materiale si riuscì a fronteggiare il continuo aumento di traffico viaggiatori tanto che si raggiunsero perfino composizioni di 7 elementi. Si noleggiarono anche per alcuni mesi tre carrozze a due assi dalle F.S.E. (Ferrovie del Sud Est) e saltuariamente fecero la loro comparsa anche due elettromotrici FS ALe 880. Il boom della motorizzazione di massa, unito allo sviluppo ed al miglioramento della rete stradale a partire dagli anni '60 iniziò a mettere in crisi la linea per Sinalunga: il vettore stradale, oltre ad essere più veloce del trasporto ferroviario è anche più comodo. Alte si levano le proteste degli utenti della ferrovia che reclamano orari migliori e materiale più moderno: per venire incontro il più possibile alle richieste dei viaggiatori dapprima si accantonano le vecchie carrozze a due assi, in seguito si cerca nuovo materiale per migliorare il servizio. La scarsa disponibilità di risorse finanziarie rende obbligatorio rivolgersi al mercato dell'usato. È un periodo complessivamente difficile sia per la linea Arezzo - Sinalunga, che perde sempre più passeggeri ed è minacciata dalla chiusura, sia per la LFI stessa, ormai sull'orlo di una grave crisi finanziaria.

Dopo alterne vicende, nel 1968 il pacchetto azionario della LFI viene acquistato dagli enti pubblici, a cominciare dal Comune e dalla Provincia di Arezzo, e questo determina il salvataggio di società e ferrovia. Resta il problema dell'acquisto di nuovi mezzi: nel 1969 la LFI noleggia dall'amministrazione Provinciale di Bologna dei complessi di elettromotrici+rimorchi, di costruzione Piaggio, provenienti dalla cessata linea Casalecchio - Vingola. Si tratta di materiale a carrelli, costruito nel 1936, che presenta la caratteristica di avere la cassa interamente in acciaio Inox. Immediatamente immessi in servizio furono

subito oggetto di proteste da parte dell'utenza a causa dello scarso comfort e degli interni fin troppo spartani. Dopo una serie di interventi in officina (con ricostruzione anche degli interni ed applicazione delle ritirate), nonostante i non brillanti risultati forniti in servizio, la LFI acquista 5 complessi, immatricolandoli con la stessa marcatura d'origine (M1 - 5 e R11 - 15).

Nel 1973 entrano nella società anche le amministrazioni comunali interessate dalle due linee (Arezzo - Sinalunga ed Arezzo - Stia) e si registrano timidi segnali di ripresa, mentre le elettromotrici ex FCV continuano ad entrare ed uscire dalle officine sociali nel tentativo di prolungarne il più possibile la vita operativa, in attesa dell'arrivo di nuovo materiale rotabile. Intanto si prosegue negli interventi di ammodernamento della linea, con sostituzione dell'armamento (UNI 50 al posto del vetusto RA 36 S) ed installazione di impianti ACEI nelle stazioni.

Negli anni '80 una tegola si abbatte sulla Società LFI: il Ministero dei Trasporti riscatta la concessione e la gestione della linea passa alla Gestione Commissariale Governativa Ferrovia Stia - Arezzo - Sinalunga, finchè nel 1992, dopo un lungo contenzioso, la gestione torna alla LFI.

Gli ultimi anni vedono un potenziamento del servizio e il completamento dei lavori di ammodernamento, con l'attivazione del blocco conta-assi su tutta la linea e la soppressione dell'esercizio mediante Dirigenza Unica. L'attuale orario in vigore prevede, nei giorni feriali, 13 coppie di treni tra Arezzo e Sinalunga, integrate da due coppie limitate a Monte S. Savino. La drastica riduzione dell'offerta nei giorni festivi testimonia la vocazione essenzialmente pendolare della linea, che da anni gioca un importante ruolo nella mobilità locale.



Locomotore Edz 17 in partenza dalla stazione di Arezzo Pescaiola

Nel 2005 cambia l'assetto societario: nasce TFT - Trasporto Ferroviario Toscano SpA società dove sono confluite tutte le attività relative al trasporto ferroviario incluso mezzi e personale della LFI, R.F.T. S.p.A. "Rete Ferroviaria Toscana" società dove sono confluite tutte le attività relative alla gestione della rete ferroviaria tra Arezzo e Stia e Arezzo Sinalunga incluso il relativo personale e LFI Service S.r.L.: società immobiliare e di servizi che ricomprende tutto il patrimonio immobiliare di LFI.

L.F.I. è rimasta come funzione di Holding dell'intero gruppo e come società di gestione dei servizi su gomma in attesa che anche questo ramo di attività venga scisso dalla holding. Allo scopo di migliorare i servizi viene immesso in servizio nuovo materiale: si tratta di 4 nuovi treni simili ai "Minuetto" di Trenitalia che LFI ha ribattezzato "ELFO" con un apposito concorso che a tal riguardo si è svolto tra gli alunni delle scuole Elementari. Inoltre tra gennaio 2006 e giugno 2006 verranno immesse in servizio altre

3 composizioni binate di elettromotrici ex SNCB completamente ristrutturate e dotate anche queste di ogni comfort.

Esercizio e Dati Tecnici:

Apertura:	03/09/1930
Lunghezza:	39 + 455 Km
Pendenza massima:	10 X 1000
Binario:	Singolo elettrificato a 3 kV CC
Stazioni:	5
Fermate:	4
Esercizio:	D.P.C. (Sede Arezzo Pescaiola). Stazione di Arezzo RFI retta da Dirigente Locale RFI, Stazione di Sinalunga RFI telecomandata dal DCO di Siena
Società Concessionaria	Trasporto Ferroviario Toscano SpA / L.F.I. - La Ferroviaria Italiana SpA - Arezzo