

**BIGLIETTERIA  
FERROVIARIA**

**ACQUISTA QUI!**

Scopri le offerte per i treni Alta Velocità e non solo!



**TRENITALIA  
.ITALO  
SNCF**

**Ferrovie.it**

da *News ferroviarie* del 11 giugno 2012

## Il passante alta velocità di Bologna

di David Campione

BOLOGNA - Corre 23 metri sotto terra il futuro dell'alta velocità ferroviaria a Bologna. Nel corso di un viaggio tecnico, Rete Ferroviaria Italiana ha presentato il nuovo passante del capoluogo emiliano con annessa stazione AV (in fase di completamento), a bordo del treno diagnostico di RFI ETR.500 Y2, adesso nella nuova livrea e con il nuovo nome Dia.Man.Te acronimo di Diagnostica Manutenzione Tecnologia.



Foto David Campione

1. Dia.Man.Te. è il nuovo nome dell'ETR.500 Y2, treno diagnostico di RFI. Qui a Castelfranco Emilia, in attesa di ripartire verso Bologna durante la visita tecnica al passante. (Foto David Campione, 09 giugno 2012)

In preesercizio da domenica 10 giugno, il passante bolognese si sviluppa per 17,8 km, prevalentemente in galleria, mettendo in comunicazione le linee alta velocità Firenze - Bologna e Bologna - Milano, con interconnessioni per Venezia e Verona.

Il primo tratto, lungo circa 10 km, è quasi interamente in sotterraneo e per buona parte sotto la città di Bologna: ha origine dal limite sud del nodo bolognese presso il Bivio Emilia nella galleria Pianoro (a doppio binario e canna unica) per sboccare in prossimità del ponte sul fiume Savena; la linea rientra quindi immediatamente in galleria, con la separazione dei due binari in due gallerie distinte e affiancate. Si incontra il POC - Posto di Confine dove avviene il passaggio dai 25 kV in c.a. ai 3 kV in c.c. per proseguire verso la nuova stazione sotterranea, preannunciata da una curva a sinistra. Qui si riaffaccia l'altro binario ed avviene l'accesso nell'unico camerone della stazione; i binari proseguono quindi affiancati in galleria artificiale, per impegnare il secondo tratto del passante, che si sviluppa per 7,8 km costituendo il passante superficiale AV, per raggiungere il limite Nord del nodo verso Milano.

Questo tratto comprende un viadotto sul fiume Reno, nonchè le interconnessioni con le linee per Venezia e per Verona.



Foto David Campione

**2. Attraversamento del fiume Savena, sul nuovo passante di Bologna, visto dalla cabina dell'ETR.500 Y2 Dia.Man.Te. (Fotogramma David Campione, 09 giugno 2012)**

La linea corre fino a 23 metri nel sottosuolo di Bologna, con 7,5 chilometri di gallerie naturali e 2,5 in gallerie artificiali; 5,9 km in trincee e rilevati e 1,9 in ponti e viadotti. 18 le imprese affidatarie per la costruzione dell'opera, con impegnate circa 400 maestranze/giorno per un costo complessivo di 1 miliardo e 900 milioni di Euro ed un avanzamento lavori prossimo all'80% a giugno 2012.

La velocità massima ammessa sul passante è di 180 km/h, 110 km/h nell'ambito della stazione Bologna AV; raggio minimo di curvatura 475 metri e pendenza massima 15 per mille. La circolazione è gestita con ERTMS sull'intero tracciato, mentre la linea è elettrificata a 25 kV in c.a. nel primo tratto, ed a 3 kV corrente continua nella parte successiva.

Costituita da un camerone interrato di 642 metri per 56 e profondo 23 metri, la nuova stazione sotterranea di Bologna è stata realizzata mediante uno scavo a cielo aperto tra i più grandi mai realizzati in Europa in ambito urbano.

Il camerone si sviluppa su tre livelli:

- 7 metri piano carrabile "Kiss & Ride" formato da una strada sotterranea che attraversa la stazione in senso longitudinale, accessibile a taxi, auto private, mezzi di servizio e di soccorso;
- 15 metri piano Hall con servizi di stazione e attività commerciali;
- 23 metri piano binari composto da due binari di corretto tracciato e due di precedenza attrezzati con marciapiedi per servizio passeggeri.



Foto David Campione



Foto David Campione

**3. ETR.500 Y2 Dia.Man.Te in sosta nella stazione sotterranea di Bologna per la visita tecnica. (Foto David Campione, 09 giugno 2012)**

**4. Cantiere della stazione al piano binari a 23 metri sotto terra; il livello superiore che ospiterà servizi di stazione e attività commerciali si trova a -15 metri rispetto al piano stradale. (Foto David Campione, 09 giugno 2012)**

Sarà necessario attendere ancora alcune settimane prima che i primi treni in servizio commerciale possano percorrere il passante bolognese. Inizialmente sarà attraversato dai treni Frecciarossa no stop Napoli - Roma - Milano di Trenitalia, consentendo un ulteriore risparmio di minuti preziosi sui tempi di percorrenza, che si attesteranno a 2 ore e 40 minuti tra Roma Tiburtina e Milano Rogoredo; contestualmente alla entrata in servizio su questa relazione dei collegamenti senza fermate intermedie, da fine agosto sarà la volta dei treni Italo Roma - Milano no stop di Nuovo Trasporto Viaggiatori.

Da dicembre 2012, infine, anche i treni Frecciarossa, Frecciargento e Italo con fermata a Bologna fermeranno nella nuova stazione sotterranea, ovvero quando saranno completati i lavori di costruzione.

Tutto ciò consentirà di decongestionare la stazione di Bologna Centrale dai treni alta velocità, che attualmente in direzione sud nord lasciano la linea veloce nei pressi di San Ruffillo, impegnando per alcuni chilometri la storica Direttissima Bologna - Prato e quindi lo scalo bolognese.





5. A bordo dell'ETR.500 Y2 Dia.Man.Te. per la visita tecnica al passante di Bologna, alla presenza dell'Amministratore Delegato di RFI Mario Michele Elia e dell'AD di Italferr Renato Casale. (Foto David Campione, 09 giugno 2012)

David Campione - 11 giugno 2012

- 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**