

**BIGLIETTERIA
FERROVIARIA**

ACQUISTA QUI!

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



**TRENITALIA
.ITALO
SNCF**

Ferrovie.it

da *Approfondimenti* del 09 gennaio 1998

Alta Velocità tra Milano e Bologna

di **Ennio Morando**

Pur con tutte le cautele che anni di parole, puntualmente seguite dalle smentite dei fatti, impongono, sembra che il progetto Alta Velocità (AV) in Italia stia andando faticosamente avanti.

Di questo, uno dei lotti meno conosciuti risulta la tratta fra Milano e Bologna, forse perché può apparire, a prima vista, quella che meno abbia necessità di miglioramenti o velocizzazioni: totalmente pianeggiante, nessuna pendenza degna di rilievo, le poche curve presenti con raggi di curvatura più che generosi, armamento di prima qualità.

Tutto ciò già consente velocità tra le più alte dell'intera rete, tuttavia limitazioni intrinseche, quali l'attraversamento di centri abitati e stazioni, gli ancora frequenti passaggi a livello ed altre remore non ne permettono ulteriori sviluppi in termini qualitativi e quantitativi.

D'altra parte l'esigenza di un quadruplicamento, conseguente all'aumento di traffico, ha fatto propendere la scelta per un tracciato parallelo ma totalmente nuovo, tecnicamente adeguato all'AV, con frequenti connessioni con la vecchia linea per consentire la massima flessibilità di utilizzo. Si tratta in pratica di una riedizione del concetto della Direttissima Firenze - Roma con le sue linee Lenta e Veloce.



Foto David Campione

1. La nuova linea Milano - Bologna sarà elettrificata a 25 kV e pertanto vedrà circolare il nuovo materiale rotabile politensione, come E.402 B, ETR.500 ed ETR.480. Nella foto l'ETR.480 (treno 34) predisposto per l'alimentazione a corrente alternata a 25 kV, in sosta nel MAV di Roma di fianco ad un ETR.450 (Foto David Campione, 21 novembre 1997)

Tra i vari ostacoli che si sono frapposti tra il dire ed il fare, allungando a dismisura i tempi di tutto il progetto AV italiano, è fondamentale quello della pretestuosa opposizione ambientalista, che ha apportato e sta apportando più danni e ritardi di quanto abbiano fatto tecnici, burocrati e mancanza di fondi messi insieme.

Oggi sembra che qualcosa si stia effettivamente muovendo, è bene tuttavia non farsi prendere da facili entusiasmi per tema di essere smentiti come tante volte in passato.

La nuova linea ad Alta Velocità Milano-Bologna si attesta su due nodi fra i più importanti della rete ferroviaria italiana. La rivoluzione che questo innesto comporterà a Milano è abbastanza nota e può essere riassunta in:

riqualificazione ed adeguamento di Melegnano come stazione porta per l'ingresso alla metropoli lombarda; costruzione, già in corso, del Passante ferroviario sotterraneo, per un migliore e più veloce inserimento nei vari scali cittadini, onde evitare di vanificare, con lunghe attese ai segnali di protezione, i vantaggi temporali apportati dalla nuova linea.

Altri lavori importanti già programmati non sono peraltro in relazione con la linea AV.

Anche per quanto riguarda Bologna le modifiche strutturali saranno sostanziali ma non in maniera così evidente come Milano. Anche in questo caso si avrebbe una stazione porta riqualificata, Anzola nella fattispecie, oggi semplice fermata, che consentirà, con il prolungamento della linea di cintura nella tratta Corticella - Castelmaggiore, il collegamento con l'interporto e quindi con tutte le direttrici primarie che si aprono a ventaglio: l'asse Verona - Brennero, la Padova - Venezia - Trieste e la riqualificata Pontebbana, l'Adriatica e la dorsale per Roma.



2. Un ETR.500 in transito nei pressi del Bivio Sordio, sul tratto già quadruplicato Milano Rogoredo - Melegnano, della ferrovia Milano - Bologna (Foto Alessandro Manfredi, ottobre 1997)

All'altezza di Borgo Panigale la linea entrerà in galleria, ponendosi al di sotto dei binari esistenti fino a raggiungere la verticale di Bologna Centrale. Qui, quasi come una fotocopia di quanto accaduto 70 anni prima a Napoli nella realizzazione della struttura sotterranea di Piazza Garibaldi, verrà creata una stazione comprendente 4 binari passanti, due di corsa e due di precedenza, collegata alla Centrale da una serie di scale e tappeti mobili. Sempre in galleria si attraverserà la parte est della città per sfociare

allesterno nei pressi di San Rufillo, dove ritroverà la linea attuale e la nuova Direttissima con la galleria di base. Ma questa è già un'altra storia.

E vediamo la linea AV vera e propria, il concetto realizzativo ricalca quello della Direttissima Roma - Firenze, vale a dire due tracciati semi paralleli, la vecchia e nuova sede, con frequenti interconnessioni che consentono la massima flessibilità d'impiego delle due strutture. Ovviamente il controllo del traffico è centralizzato e permetterà precedenze dinamiche.



3.3 Treno Intercity trainato dal locomotore E.402.039, sulla linea Milano-Bologna (Foto Alessandro Manfredi, 9 dicembre 1997)

Lo sviluppo totale del nuovo tracciato è di 180,4 km, conteggiato fra le due stazioni porta di Melegnano e Anzola, che saranno anche stazioni di interconnessione tra linea lenta e veloce.

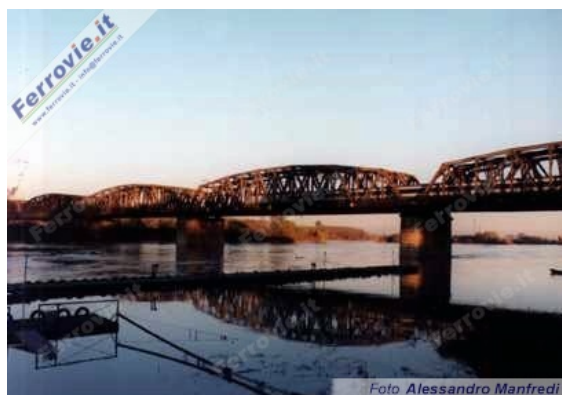
Altre interconnessioni saranno a Piacenza Ovest, presso la progressiva 36, il cui raccordo avrà uno sviluppo di 1,6 km; a Piacenza Est, progressiva 55, pure con un raccordo di 6 km che utilizzerà in parte la Piacenza - Cremona.

Queste consentiranno l'accesso alla linea veloce del traffico merci proveniente dal bacino sud piemontese, in particolare l'interporto di Rivalta Scrivia e lo scalo di Alessandria Smistamento.

Quindi altri punti di contatto a Fidenza, dove al km 74 si stacca un raccordo che utilizzerà parte della Fidenza - Cremona ed a Parma, km 96, che consentiranno l'instradamento sull'AV del traffico merci proveniente dai porti dell'Alto Tirreno.

Altre due interconnessioni a Modena, Est ed Ovest, rispettivamente al km 140 circa e 167, permetteranno la fruibilità della linea AV al traffico merci del bacino reggiano-modenese, potenziati dal nuovo scalo di Dinazzano, dal progetto di uno scalo intermodale ad ovest di Modena e dalle ristrutturazioni di Reggio, Rubiera, Modena e Castelfranco.

Il tracciato si snoda inizialmente attraverso le campagne del lodigiano, caratterizzate dalla presenza di cascine agricole, canali per uso irriguo e piccoli corsi d'acqua naturali, correndo per circa 40 km in affiancamento ad est dell'autostrada del Sole A1. Nella zona di attraversamento del Po si trovano gli unici elementi di rilievo dal punto di vista morfologico-altimetrico, e cioè gradini e terrazzamenti. Il fiume viene ovviamente superato con un nuovo ponte a valle di quello esistente con l'opera d'arte che sarà quella di maggiore importanza della linea. Caratteristica del tratto emiliano è la presenza di numerosi affluenti del Po, alcuni di notevole importanza che vengono attraversati perpendicolarmente.



4. Il ponte in ferro sul Po nei pressi di Piacenza, con un ETR.500 in transito; il nuovo ponte strallato per la linea AV verrà costruito ad est rispetto a quello vecchio (Foto Alessandro Manfredi, 3 dicembre 1997)

Anche questa zona presenta uno sviluppo agricolo notevole ed è dotata di un fisso sistema di canali. Il territorio è ricco di infrastrutture, come autostrade, strade statali, provinciali e comunali, linee ferroviarie ed elettrodotti.

Dopo Piacenza la linea ritrova l'autostrada, rimanendone discosta non più di qualche centinaia di metri e quindi praticamente parallela a nord della stessa fin oltre Reggio Emilia. Qui, caso unico almeno fino ad ora per le linee AV in Italia, sarà attivata una fermata abilitata al servizio passeggeri, dato che Reggio non avrà accesso diretto alla linea AV, mancando di interconnessione.

Superata la conurbazione Campogalliano-Modena-Castelfranco a nord degli abitati, la linea si approssima a Bologna in affiancamento alla linea esistente su cui si innesta, come detto, ad Anzola.

In pratica si tratterà quasi di un unico, lunghissimo rettilineo in rilevato, con poche curve di largo raggio e pendenza pressoché nulla. Inesistenti le gallerie, se non quelle assai rare, artificiali per uno sviluppo totale di non più di 3,1 km. Per contro appare consistente, per le ragioni anzidette, la percentuale di viadotti e ponti, che presentano uno sviluppo di 19,7 km.

Una volta attivato, sul complesso linea lenta più linea veloce dovrebbe concentrarsi il 25% del volume di merci trasportate sull'intera rete ferroviaria nazionale, pari a circa 20 milioni di tonnellate/anno.

Già con il primo anno di apertura al servizio si dovrebbe registrare un incremento sia della domanda che dell'offerta di trasporto ferroviario pari a circa il 40% dell'attuale. L'offerta completa dovrebbe pertanto mettere a disposizione 214 treni al giorno sulla linea lenta e 142 sulla linea veloce.

Tempi di realizzazione: meglio non pronunciarsi, sia per scaramanzia, sia per evitare di dire, con molta probabilità, solenni idiozie.

Ennio Morando - 09 gennaio 1998

□ 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