

da **News ferroviarie** del 05 maggio 2000

## Raddoppio tra Bologna e Verona

di Fabio Veronesi

Prosegue il raddoppio della linea ferroviaria Bologna - Verona, ed in particolare nella tratta Verona Cadidavid - Buttapietra, di cui ripercorriamo le ultime tappe dei lavori.

Negli anni '80 gran parte della sede ferroviaria era già pronta per ospitare il nuovo binario e gradualmente si provvedeva alla soppressione di numerosi passaggi a livello, sostituiti con sovrappassi stradali.

All'inizio del 1992 la sede ferroviaria era già realizzata, i pali LS posati e così pure il binario di raddoppio (anche se ancora privo di massicciata).

Nel periodo 1992-1994 si svolgevano i seguenti interventi: rifacimento dei binari I e II (attuale corretto tracciato) a Verona Cadidavid e III e IV a Buttapietra; successivamente si metteva mano al binario III (allora di corretto tracciato) di Verona Cadidavid. Inoltre, tra le due stazioni veniva rincalzato il nuovo binario con il pietrisco e completata la catenaria.

Nel marzo 1994 iniziava l'esercizio sul binario di raddoppio ma inspiegabilmente veniva posto fuori servizio il vecchio binario unico.



Foto Fabio Veronesi

**1. Treno cantiere in sosta sul vecchio binario unico (inutilizzato dal 16/03/1994) durante i lavori di rimozione della linea aerea all'altezza del segnale di avviso di Buttapietra lato Verona (Foto Fabio Veronesi, 25 febbraio 2000)**

Nel frattempo a Buttapietra si provvedeva al rinnovo dei binari I (attuale corretto tracciato) e II, alla realizzazione del sottopassaggio, dei marciapiedi, delle pensiline e della nuova sottostazione elettrica.

Poi tutto è rimasto fermo fino al febbraio febbraio 1999, quando vengono rimossi il vecchio binario unico e la relativa linea aerea. In primavera è la volta della massicciata: tolta dalla sede e ammucchiata in grossi cumuli (tuttora visibili) ai lati della ferrovia.

In piena estate si compiono numerosi carotaggi della sede ferroviaria ormai rimasta completamente sgombra. In ottobre si provvede alla demolizione di alcuni ponti in pietra per l'attraversamento di canali di irrigazione, mentre in dicembre si realizzano i basamenti per i pali della linea aerea.

Nel febbraio di quest'anno, infine, inizia la posa delle canaline laterali per lo scolo delle acque.



Foto Fabio Veronesi

2. L'IR 2259 Bolzano-Bologna C.le a fianco di uno dei tratti in cui sono già state posate le canaline prefabbricate per il passaggio dei cavi e lo scolo delle acque. Sullo sfondo, il segnale di protezione di Verona Cadidavid lato Bologna (Foto Fabio Veronesi, 02 marzo 2000)

La situazione attuale è la seguente:

le canaline laterali sono posate per quasi tutta la lunghezza della tratta;  
sono state realizzate le spallette di tutti i ponti ma mancano ancora le travate;  
la sede del binario non è stata ancora asfaltata;  
sono in corso di realizzazione nuovi basamenti accanto ai pali LS del binario in esercizio in quanto la linea verrà probabilmente attrezzata con portali tipo "Direttissima", attualmente presenti solo all'ingresso delle stazioni.



Foto Fabio Veronesi

3. In questo breve tratto, per consentire il passaggio dei mezzi d'opera, non sono ancora state posate le canaline. Il treno Regionale 5591 Verona P.N. - Rovigo si è appena lasciato alle spalle il futuro segnale di avviso di Buttapietra (Foto Fabio Veronesi, 02 marzo 2000)

Fabio Veronesi - 05 maggio 2000

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