



GRUPPO DI DOCUMENTAZIONE
VIGNOLESE "MEZALUNA"
Mario Menabue

Binari tra il Reno e il Secchia

Le linee provinciali pedemontane

a cura di Giampaolo Grandi



SOMMARIO

<i>Presentazione</i>	<i>Pag.</i> 5
LA FERROVIA	" 9
La ferrovia in Italia	" 11
La ferrovia in Emilia e nel Modenese	" 12
LA LINEA BOLOGNA - VIGNOLA	" 13
Una nuova realtà: la ferrovia suburbana Bologna - Vignola	" 13
La ferrovia Casalecchio - Vignola	" 17
Il tramway a vapore Bologna - Bazzano - Vignola	" 20
Il servizio merci sulla ferrovia Casalecchio - Vignola	" 21
Schede	" 27
LA FERROVIA MODENA - VIGNOLA	" 69
La pista ciclabile sulla ex ferrovia Modena - Vignola	" 69
La ferrovia Modena - Vignola nel sistema delle ferrovie provinciali modenesi	" 71
Schede	" 77
LA LINEA SPILAMBERTO - BAZZANO	" 103
Schede	" 105
LA TRANVIA CASTELFRANCO - BAZZANO	" 109
Schede	" 111
LA FERROVIA SASSUOLO - MODENA	" 117
Schede	" 121
LA TRANVIA MODENA - MARANELLO	" 139
Schede	" 141
STORIA DI DUE LINEE MANCATE	" 151
NOTE TECNICHE SULLE FERROVIE LOCALI	" 155
<i>Bibliografia</i>	" 175



Carri chiusi della SEFTA, costruiti dalla Breda.
Archivio Breda.

LA FERROVIA

PAOLO DAVOLI

La ferrovia nasce in miniera. È nelle miniere di carbone inglesi che nel Medioevo nasce l'idea di posare delle guide di legno per diminuire la resistenza al traino dei vagoncini di carbone. Nel 1603, nel Nord-est dell'Inghilterra, nasce la prima "waggonway" (via dei carri): su rotaie di legno i carri di carbone trainati dai cavalli arrivano dalla miniera fino al vicino porto marittimo. Sempre in miniera, all'inizio del XVIII secolo, nasce la macchina a vapore fissa, perfezionata da James Watt nel 1776.

Ai primi dell'Ottocento si cominciano a sostituire le travi di legno con rotaie di ferro.

Nel 1804 Richard Trevithick costruisce la prima locomotiva a vapore ad alta pressione che per la prima volta traina un convoglio di vagoni su rotaia nel Galles meridionale.

Nel 1814 William Hedley costruisce due locomotive che resteranno in servizio per più di 40 anni su una linea mineraria vicino a Newcastle.

Ma l'inventore della moderna locomotiva è considerato George Stephenson, che nel 1825 con la Locomotion n. 1 riesce a trainare sulla linea Stockton - Darlington, prima ferrovia adibita anche al trasporto di persone, un convoglio di sei vagoni passeggeri a 13 Km/h.

Stephenson fornì poi le locomotive per la Liverpool - Manchester del 1830, prima ferrovia a trazione esclusivamente meccanica, dove si raggiunsero i 40 Km/h.

L'avvento della ferrovia fu una vera rivoluzione nel campo dei trasporti: la velocità dei primi treni era già mediamente 3 volte superiore a quella dei veicoli a trazione animale; viaggi che prima richiedevano giornate intere si potevano compiere in poche ore; viaggi di settimane si riducevano a pochi giorni, permettendo di trasportare contemporaneamente quantità di merci e di persone prima inimmaginabili.

Prodotto e insieme strumento della rivoluzione industriale, la ferrovia si diffuse quindi rapidamente:

nel 1831 la prima linea in America, nel 1832 in Francia, nel 1835 in Germania, nel 1839 nella penisola italiana (nel Regno delle Due Sicilie), la Napoli - Portici, di 7 Km.

In pochi decenni l'Europa e l'America vennero ricoperte da una fitta rete di strade ferrate, che avrebbero dominato i trasporti terrestri fino alla prima guerra mondiale.

UNA NUOVA REALTÀ: LA FERROVIA SUBURBANA BOLOGNA - VIGNOLA

GIULIANO GRANDI

Dopo che il 15 settembre 2003 era stato attivato il primo tratto Bologna - Bazzano, con l'estensione del servizio fino a Vignola dal 20 settembre 2004 è finalmente a regime completo l'esercizio della "nuova" ferrovia Bologna - Vignola.

"Nuova" perché non si tratta solamente del ripristino della storica linea ferroviaria Casalecchio - Vignola, ormai in disuso da tempo, ma della realizzazione di un nuovo progetto di sistema ferroviario di tipo metropolitano (l'intero territorio interessato è strettamente collegato al contesto metropolitano bolognese) che assicura in pochi minuti l'accesso al centro del capoluogo regionale.

La novità d'eccellenza consiste nel fatto che per la prima volta il servizio passeggeri è attivo fino alla stazione di Bologna Centrale.

Le condizioni per arrivare con il treno sino a Bologna Centrale (scopo primario del progetto) si sono realizzate con la costruzione del ponte sul fiume Reno, ultimata all'inizio del 2003.

La ferrovia, completamente elettrificata, utilizza una nuova linea elettrica aerea; sono stati sostituiti i vecchi binari; è stato installato un nuovo servizio di controllo e segnalamento con tecnologie di supporto innovative; diverse stazioni e fermate sono state costruite ex-novo con criteri di tipo europeo.

Il nuovo armamento dispone di rotaie tipo UNI 50, posate su traverse blocco in cemento, che consentono il transito di rotabili con carico assiale di 20,5 tonnellate (categoria C2) ad una velocità massima di 80 Km/h.

La linea aerea di contatto è interamente nuova, sostenuta da pali a traliccio di tipo LS: l'alimentazione elettrica è assicurata inizialmente dalle FS.

I segnali luminosi lungo la linea sono di tipo FS ed utilizzano collegamenti in fibra ottica.

Nonostante la linea sia elettrificata, nella prima fase di avvio il servizio è svolto con due composizioni di automotrici diesel Aln 663 e rimorchiate Ln 778 (riserva di emergenza una Adn 601, a Bazzano).

Il materiale rotabile elettrico è attualmente in ristrutturazione (due elettrotreni acquistati dalle ferrovie belghe) od in fase di acquisizione.

Il traffico ferroviario è gestito mediante CTC (Controllo del Traffico Centralizzato) da un'unica postazione DCO (Dirigente Centrale Operativo) nella nuova stazione di Casalecchio Garibaldi.

La ferrovia è dotata di un impianto telefonico di servizio collegato direttamente con il DCO e di un sistema di telediffusione sonora.

Il distanziamento dei treni è attuato con Blocco Conta Assi.

Sulla linea, interamente a binario unico, gli incroci sono consentiti nelle stazioni di Casalecchio Garibaldi, Zola Predosa, Via Lunga, Crespellano e Bazzano.

Tutte le stazioni e fermate sono normalmente impresenziate, telecomandate dal DCO tramite apparati centrali statici (ASCV: apparato statico a calcolatore vitale).

Con l'esecuzione degli ultimi lavori di variante (nuova stazione di Casalecchio Garibaldi, fermata di Casteldebole, nuovo ponte a doppio binario sul Reno, l'ingresso in stazione a Bologna Centrale indipendente dalla linea Milano - Bologna), tutti fortemente necessari alla maggiore funzionalità della linea, si giunge infine all'inaugurazione del tratto Bologna - Bazzano il 13 settembre 2003 ed all'attivazione del regolare servizio pubblico dal 15 settembre 2003.

Per l'estensione del servizio da Bazzano fino a Vignola, è stata data attuazione ad una serie di opere: gli interventi di maggiore importanza (e difficoltà) sono stati predisposti ed avviati per la chiusura dei numerosi passaggi a livello (per lo più privati) aperti sulla linea nel corso degli anni, mediante la realizzazione di una viabilità sostitutiva.

Dal 20 settembre 2004 la Suburbana Ferrovia Bologna - Vignola è completamente in esercizio.

*19 settembre 2004.
Stazione di Vignola:
discorso del Sindaco
Roberto Adani e delle
altre autorità per
l'inaugurazione del tratto
terminale della Ferrovia
Bologna - Vignola.
Foto Enzo Venturelli -
Gruppo "Mezaluna".*



LA FERROVIA CASALECCHIO - VIGNOLA

GIULIANO GRANDI

La ferrovia Bologna - Vignola riprende per massima parte il tracciato della precedente tratta ferroviaria Casalecchio - Vignola, in esercizio per il trasporto passeggeri fino al 19 febbraio 1967 (per il trasporto merci il servizio continua con alti volumi di traffico per tutti gli anni '70 per poi ridursi nel tempo fin verso la fine degli anni '80, quando il traffico diventa sporadico; il servizio è definitivamente chiuso dopo l'estate del 1995, al fine di consentire, l'1 aprile 1996, l'inizio dei lavori di ammodernamento della tratta).

La ferrovia Casalecchio - Vignola trae origine da un progetto elaborato nel 1927 dall'Amministrazione Provinciale di Bologna, che aveva rilevato la concessione della precedente tranvia a vapore Bologna - Casalecchio - Vignola.

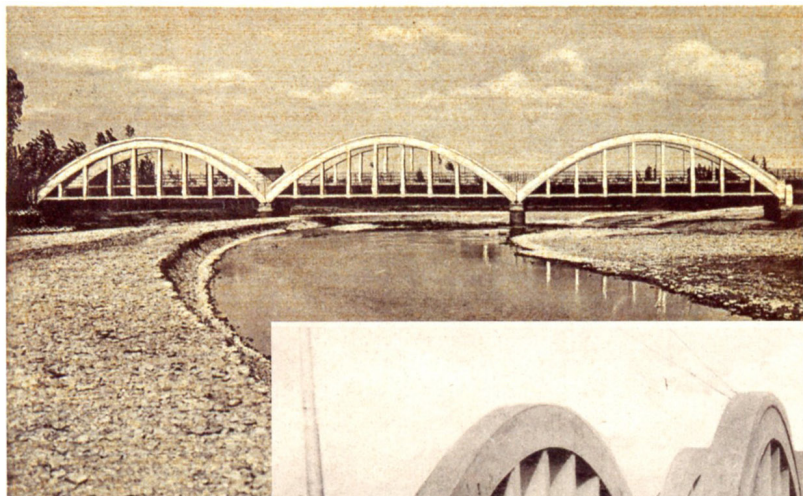
I lavori di costruzione della ferrovia ebbero inizio il 28 ottobre 1931 e si conclusero esattamente sette anni più tardi, il 28 ottobre 1938, giorno dell'inaugurazione.

L'opera, realizzata con un cospicuo concorso finanziario dello Stato, comportò l'esecuzione di importanti lavori:

- la costruzione del cavalcavia di Casalecchio (*necessario per eliminare il passaggio a livello con il binario della linea ferroviaria statale Bologna - Pistoia - Firenze consentendo anche l'elettificazione della nuova linea*);
- la costruzione dei ponti sul torrente Lavino, sul torrente Samoggia e sul fiume Panaro;
- la costruzione dei nuovi fabbricati viaggiatori (*i più importanti quelli di Bazzano e Vignola, poi quelli di Crespellano e Savignano per il servizio merci; al capolinea di Casalecchio preesisteva invece la stazione comune con la tranvia elettrica Casalecchio - Bologna con la quale la ferrovia era in coincidenza oraria*);
- la costruzione della trincea d'accesso alla stazione di Vignola (*necessaria per raggiungere la stazione situata nella parte alta di Vignola, superando il*

Cavalcavia di Casalecchio. L'intervento, di notevole impatto urbanistico, consentì una ridefinizione complessiva della rete rotabile e viaria, allontanando la sede ferroviaria BO PT FI dal centro abitato di Casalecchio e ridisegnando la viabilità dell'importante incrocio tra la strada Bazzanese e la strada Porrettana.





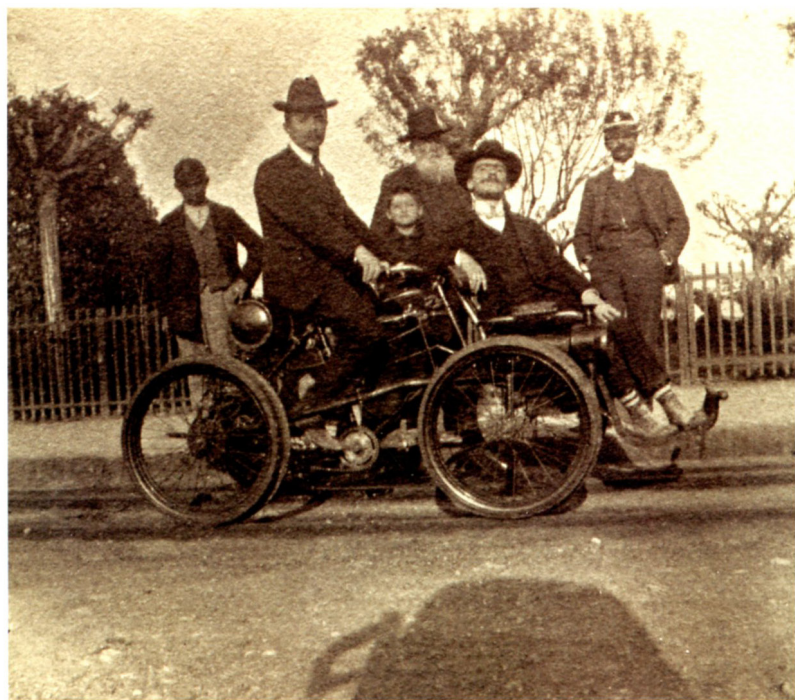
1938.
*Bazzano, ponte sul
torrente Samoggia.*
Coll. Claudio Balestri.



1945.
*Bazzano,
il ponte sul Samoggia
completamente distrutto
durante la seconda
guerra mondiale.*



Vignola, 1890.
Locomotiva Krauss e
personale di stazione.
Coll. Attilio Neri.



1910.
Veicolo di servizio della
Modena - Vignola.
Coll. Attilio Neri.

Colombaro, 1920.
Il tram proveniente
da Maranello è fermo
sulla Via Vandelli,
a lato della stazione;
è l'edificio a destra,
ancora oggi esistente.
Di fronte, l'antica
osteria della Tegagna,
così detta per l'omonimo
rio che le scorreva
alle spalle.
Coll. Alice.



Colombaro, 1917.
La locomotiva n. 7,
"Finale", è ferma
davanti all'osteria
della Tegagna.
Coll. G. Matteucci.

