

La “tormentata” storia della ferrovia Casalecchio-Vignola

sconfinando

*di Maurizio Finelli**

Chi da Sasso Marconi si dirige verso Bologna percorrendo la strada statale 64 Porrettana, giunto a Casalecchio di Reno e superato il lungo cavalcavia che dalla rotatoria del raccordo per la tangenziale porta al centro del paese, noterà sulla propria sinistra un'ampia area, in parte adibita a parcheggio e in parte occupata dall'edificio della nuova biblioteca comunale. La cosa è davvero insolita se pensiamo alla carenza di spazi che affligge, in modo ormai cronico, tutti i nostri centri abitati. Qual'è la spiegazione di tutto questo? La risposta la possono fornire quelle persone che sono ormai giunte a cavallo della cinquantina d'anni e certamente ricordano che sull'area in questione sorgeva la stazione della ferrovia che collegava Casalecchio con Vignola e fungeva anche da interscambio con il tram proveniente da Bologna. La stazione fu demolita nel 1975, quando era ormai inservibile, e da allora l'area è adibita a parcheggio. Ma raccontiamone brevemente la storia.

Abbiamo ricordato in un numero precedente di questa rivista (“al sàs” N. 8) le origini della ferrovia Porrettana, la Bologna-Porretta-Pistoia che attraversa anche Sasso Marconi, risalenti ai primordi del sistema ferroviario italiano: progettata oltre 150 anni fa nel 1851, fu inaugurata nel 1863, dopo l'unificazione del Regno d'Italia.

Il collegamento su rotaia Bologna-Casalecchio-Vignola, che a Casalecchio di Reno si raccordava con la ferrovia Porrettana, fu attivato 23 anni dopo, nel 1886. In realtà non si trattava di una ferrovia, ma di una tranvia a vapore, lenta e poco sicura, che partiva da piazza Malpighi a Bologna e, nel viaggio verso Vignola, percorreva strade pubbliche che attraversavano i paesi e le fermate si trovavano in prossimità di osterie e trattorie, che erano i punti di incontro dei passeggeri.

Nel 1907 la tratta iniziale Bologna-Casalecchio (lunga 6 km circa, a prevalente percorrenza cittadina) venne elettrificata a 550 Volt cc; le vecchie vaporiere furono rimpiazzate con nuove macchine a trazione elettrica, però rimanevano tutti i problemi e i limiti caratteristici di una linea tranviaria. Nel 1927, a causa del sensibile incremento del traffico di passeggeri e di merci, si decise di trasformare in ferrovia la tratta più lunga, la Casalecchio-Vignola di 24 km, con una sede propria e con elettromotrici a 3000 Volt cc. I lavori, iniziati nel 1931 si conclusero 7 anni più tardi, nel 1938 con l'inaugurazione della nuova ferrovia.



La stazione di Casalecchio fotografata nel 1965. È visibile in sosta una elettromotrice Piaggio, la cui cassa era interamente in acciaio inossidabile (foto R. Cesa de Marchi)

A Casalecchio venne utilizzata come stazione quella già esistente in uso per la tranvia, in posizione centrale; qui venne costruita anche la rimessa, con ampi locali ad uso deposito, ed il fabbricato per l'officina, ancora oggi visibili dal cavalcavia precedentemente menzionato. In questa stazione si effettuava il trasbordo dei passeggeri dalle carrozze tranviarie provenienti da Bologna ai vagoni ferroviari diretti a Vignola, e viceversa per il ritorno.

A Casalecchio era ubicata anche la sede della Direzione di Esercizio. La ferrovia venne raccordata con la stazione della linea FS (Ferrovia Statale) Porrettana Bologna-Pistoia, per consentire lo scambio dei veicoli ed il collegamento per il trasporto delle merci (in prevalenza prodotti agricoli, fra cui le famose ciliegie di Vignola). Per la stazione di Vignola venne utilizzato un piazzale già occupato, nella parte occidentale, da un'altra linea ferroviaria elettrificata, la Modena-Vignola gestita dalla SEFTA (Società Emiliana Ferrovie Tranvie Automobili).

La Casalecchio-Vignola era stata costruita con criteri d'avanguardia. La linea a Casalecchio imboccava un cavalcavia per superare la ferrovia Porrettana: tale opera era di notevole interesse per il manufatto in sè e per i lavori eseguiti per realizzarlo, riguardanti lo spostamento della linea ferroviaria Bologna-Pistoia, reso necessario per eliminare inutili

passaggi a livello. Dopo la località Ceretolo la linea giungeva a Riale, stazione dotata di servizio merci. Dopo un breve percorso pianeggiante, la ferrovia superava il torrente Lavino con un ponte in cemento armato ad una sola luce, quindi, fiancheggiando la strada provinciale, attraversava l'abitato di Zola Predosa e riprendeva subito la campagna raggiungendo la stazione di Ponte Ronca, anch'essa dotata di impianto merci.

Superata la stazione di Chiesa Nuova giungeva a Crespellano e, oltrepassata questa stazione, la linea fiancheggiava la strada provinciale dalla quale si discostava in località Muffa, nei pressi dell'omonima fermata, per dirigersi verso Bazzano superando, prima di giungervi, il torrente Samoggia con un ponte in cemento armato a tre arcate.

A Bazzano, centro di diramazione e interscambio con la linea per Spilamberto, quattro binari serviti da marciapiedi consentivano il regolare svolgersi di arrivi e partenze dei treni in tutte le direzioni. Questa stazione era dotata anche di magazzino merci e piano caricatore per le operazioni di carico e spedizione all'estero di uva e frutta, il cui traffico era particolarmente intenso nei mesi estivi.

Dopo Bazzano, fiancheggiando la strada provinciale, la linea arrivava a Savignano sul Panaro dove era operativo un raccordo con un importante stabilimento ortofrutticolo dotato di frigorifero e di fabbrica autonoma di ghiaccio. Dopo Savignano la linea, allontanandosi dalla strada

provinciale, si dirigeva verso Vignola. Qui avveniva l'attraversamento del fiume Panaro, con un ponte in cemento armato a cinque arcate, principale opera d'arte di tutta la linea: questo manufatto era considerato, all'epoca, il ponte ferroviario in cemento armato più grande d'Italia.

Per raggiungere Vignola la ferrovia dapprima si inerpicava per un tratto con una pendenza del 22,5 per mille, poi, con una curva di 426 m di raggio, si portava a fianco della linea SEFTA proveniente da Modena ed entrava nella stazione di Vignola. Detta stazione, di pertinenza SEFTA,



Due locomotori in uscita dal deposito di Casalecchio nel 1979, fotografati dal ponte stradale di Casalecchio. Sulla destra si nota ciò che rimaneva della sottostazione elettrica danneggiata dai bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale, poi completamente demolita (foto R. Cesa de Marchi)

aveva subito un ampliamento per ricevere la nuova linea da Casalecchio ed era stata dotata di un nuovo fabbricato per i viaggiatori.

Il servizio era svolto con cinque elettromotrici e relativi rimorchietti pilota. Ogni treno offriva 126 posti a sedere, in classe unica, e 64 posti in piedi per un totale di 190 posti complessivi. Questi treni rappresentavano quanto di più moderno si costruiva in Italia all'epoca essendo realizzati con caratteristiche costruttive innovative. L'utilizzo di leghe leggere (alluminio e acciaio inossidabile con sistema di lavorazione americano Budd) derivava dalla tecnologia aeronautica, mentre l'utilizzo della carrozzeria portante derivava dalla tecnologia automobilistica. L'interno era decoroso con illuminazione abbondante e sedili imbottiti e ricoperti di stoffa.

Per il servizio merci la ferrovia disponeva di un certo numero di carri e di due locomotori costruiti dalle Officine della Stanga di Padova con cassa in ferro montata su due carrelli a due assi. Tali macchine erano munite di due cabine di manovra e di un compartimento centrale con porte scorrevoli a servocomando pneumatico. Freni e organi di trazione erano di tipo normale FS per permettere l'accoppiamento dei locomotori con i carri merci delle Ferrovie dello Stato.

La Seconda Guerra Mondiale danneggiò gravemente gli impianti. La minaccia dello sfondamento della "linea Gotica" indusse l'esercito tedesco a minare interamente il tracciato della Casalecchio-Vignola, deportando contemporaneamente tutti i materiali rotabili in Germania. Poi intervennero i civili che asportarono le traversine in legno e il filo di rame della linea aerea. Quando infine arrivarono gli Alleati, nell'aprile del 1945, sequestrarono tutto quanto era rimasto, compresa la branda del guardiano della ferrovia, ultimo dipendente rimasto in servizio.

Terminata la guerra si iniziò a pensare alla ricostruzione, ma non c'era accordo su come farla. Mentre si discuteva sul futuro della ferrovia, una linea di automezzi pubblici era stata attivata per collegare direttamente Bologna (da Piazza Aldrovandi) con Vignola. Nel 1948 il materiale rotabile trafugato fu ritrovato casualmente in Austria, abbandonato dai tedeschi in ritirata, e fu possibile riportarlo in Italia.

Soltanto nel 1950 il servizio venne ripristinato provvisoriamente fra Casalecchio e Savignano sul Panaro: non era possibile infatti raggiungere Vignola a causa dei danni subiti dal ponte sul fiume Panaro, principale opera d'arte di tutta la linea.

Nel 1955, riparato il ponte, i treni tornarono finalmente a circolare fra Casalecchio e Vignola. Tuttavia la concorrenza sempre più agguerrita del servizio pubblico su autobus fece sì che nel 1967 il Ministero dei Lavori Pubblici decidesse per la ferrovia la sospensione del servizio passeggeri; fortunatamente un residuo discreto di traffico merci, che proseguì negli anni '60 e '70, ne impedì lo smantellamento definitivo.



Il deposito elettromotrici di Casalecchio (Archivio storico della Provincia di Bologna)

Nel 1975 la ferrovia Casalecchio-Vignola passò all'ATC (Azienda Trasporti Consorziali) di Bologna che, per realizzare un nuovo raccordo con la stazione FS posta sulla linea Bologna-Pistoia, abbandonò la vecchia stazione terminale di Casalecchio. Quest'ultima venne rapidamente demolita e oggi l'area che occupava è adibita ad ampio parcheggio, come già accennato all'inizio di questo scritto.

A partire dal 1975 si cominciò a registrare un lento ed inesorabile declino del trasporto merci, dovuto sia alla crisi del polo vignolese per la produzione di frutta rossa, sia alla concorrenza degli autotrasportatori. Negli anni '80 invece ci fu un'inversione di tendenza a favore del trasporto su rotaia, e nel 1986 vennero stanziati 100 miliardi di lire per l'ammodernamento della linea, però limitatamente al tratto Casalecchio-Bazzano di 17 Km circa. Trascorsero 10 anni di lentezze e difficoltà



Una elettromotrice Piaggio in transito a Casalecchio, fotografata nel 1965 (foto R. Cesa de Marchi)

burocratiche per le procedure di stanziamento, finché nell'aprile del 1996 venne dato il via ai lavori di ammodernamento. Ulteriori rallentamenti e ritardi ostacolarono l'avanzamento dei lavori, in particolare quelli per la costruzione della nuova stazione di Casalecchio di Reno. Finalmente il 15 settembre 2003 venne riaperto il regolare servizio per i passeggeri fino a Bazzano, con il contemporaneo tanto sospirato collegamento diretto con la stazione di Bologna Centrale.

(*) Maurizio Finelli è membro dell'associazione Gruppo Ferromodellistico "Treni & Tram Club" di Bologna.

Questo gruppo negli ultimi anni ha realizzato, fra l'altro, un plastico che riproduce fedelmente in scala 1:87 tratti della ferrovia Casalecchio-Vignola così come si presentava negli anni '70: i moduli fino ad oggi costruiti sono 13 per una lunghezza complessiva di 16,5 m ed una larghezza variabile fra 0,70 e 1,60 m. Il plastico è stato esposto al pubblico in occasione di numerosi eventi.