

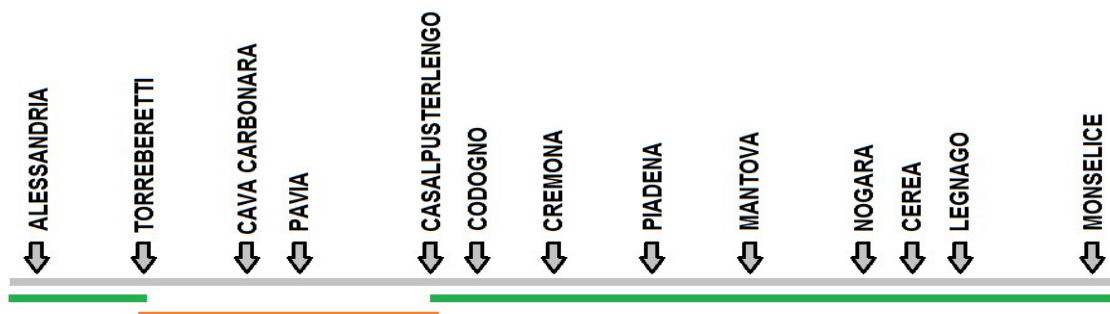
VIAGGIO IN MEDIOPADANA "UNA DIRETTRICE DIMENTICATA"

di [Andrea De Berti](#)



La Pianura Padana è ricca di linee ferroviarie che si intersecano l'una con l'altra. Tra le tante, alcune di esse sono facilmente accorpabili tra loro, tanto da formare una unica e lunga direttrice che permette di spostarsi da Est a Ovest dell'Italia e viceversa creando un simpatico ed affascinante itinerario alternativo che teoricamente permetterebbe di partire da Venezia per giungere direttamente a Torino senza passare per le ben più conosciute linee Venezia-Milano e Milano-Torino.

Con questo articolo intendo accompagnarVi lungo questa direttrice con alcuni spunti catturati nei miei viaggi che comprendono spesso volte questo itinerario. Una di esse è anche la linea "di casa".



Possiamo suddividere il nostro viaggio in più tronconi:

- da Venezia a Monselice sulla linea Venezia-Bologna;
- da Monselice a Mantova;
- da Mantova a Codogno;
- da Codogno a Pavia;
- da Pavia ad Alessandria;
- da Alessandria a Torino sulla linea Genova-Torino.

Tralasciando la prima parte che possiamo dire "di spostamento", comincio il viaggio a Monselice, dove ci aspetta un treno per Mantova, che sarà la nostra prima tappa intermedia del viaggio.

PRIMA PARTE

La Linea Ferroviaria Monselice-Mantova

La stazione di Monselice è inserita in un contesto particolare: siamo vicinissimi ai Colli Euganei ed in provincia di Padova. Siamo giunti qui con un treno tra i tanti da Venezia per Bologna. Da sempre importante crocevia locale, Monselice in realtà ricopre un ruolo a livello amministrativo molto provinciale: 17000 abitanti, una discreta diffusione industriale, un borgo medievale non molto conosciuto ed un castello, arroccato in uno dei colli Euganei, forse il più basso. In mezzo tra due colli c'è la stazione: cinque binari passanti tutti muniti di marciapiede e sottopassaggio, il tipico passaggio a livello lato Bologna/Mantova che ne caratterizza l'ambientazione e uno dei colli a strapiombo fronte fabbricato viaggiatori. Una stazione di media grandezza ma di grande concentrazione di passeggeri.



Il mattiniero regionale 20751 Mantova-Venezia S.Lucia effettua il suo ingresso a Monselice.
Foto Andrea De Berti

Il nostro treno partirà dal terzo binario e fermerà come sempre in tutte le stazioni. La linea gode di un traffico molto particolare e merita un approfondimento. Possiamo dividerla grosso modo a metà: da Monselice a Legnago dove il traffico è per la maggior parte pendolare (specialmente studenti) tra le varie cittadine servite dai binari e Padova, una parte intermedia da Legnago a Nogara che gravita più su Verona e una parte finale in provincia di Mantova che gravita molto proprio a Mantova. In sostanza è molto raro trovare un treno pieno in tutto il suo tragitto. Il traffico è esclusivamente regionale ed è formato da svariate coppie con orario randomico tra i due capolinea, per la maggior parte prolungate a Padova, un treno a Venezia (ma senza ritorno), mentre altre coppie di rinforzo collegano Padova e Monselice con Legnago e una coppia Legnago con Mantova a servizio degli studenti. Nessun treno invece a lunga percorrenza a livello viaggiatori; presenti invece alcuni treni merci gravanti su Mantova e su Mantova Frassine, qualche treno transita esclusivamente per altre destinazioni ma in orario notturno.

Una volta partiti da Monselice la linea si affianca alla linea per Bologna per circa 2 km prima di deviare verso destra ed addentrarsi lungo la sterminata pianura Padana.

Tutto il percorso è contornato dalla tipica vegetazione locale a seminativo ed arborato: il paesaggio resterà praticamente identico per le prime due parti di viaggio. Ne avrete di che stancarvi anche se a me da un senso di relax e lo trovo estremamente interessante con il suo continuo alternare di campi coltivati, fiumi, fossi e scoline, con l'aggiunta di qualche pioppeto qua e là.

Il terrapieno su cui "corriamo" finisce poco dopo la curva e torniamo a livello del terreno, presso il passaggio a livello della S.R. 10 (ex S.S. 10). Le stazioni che incontriamo, sempre frequentate da pendolari ed in buone condizioni di manutenzione sono piuttosto ravvicinate: in ordine troviamo Este (3 binari), Ospedaletto Euganeo (1 binario che funge da posto di blocco intermedio), Saletto (2 binari), Montagnana (2 binari), Bevilacqua (2 binari) e Boschi S. Anna (fermata). Tra le tante una delle più interessanti è sicuramente Este per il borgo molto bello da visitare arroccato anche questo su un colle e per le vestigia ormai perdute di una vecchia tramvia che collegava il capoluogo e la stazione di S. Elena sulla linea Venezia-Bologna.

Altra Cittadina da menzionare sicuramente Montagnana, una città medievale murata perfettamente conservata: le sue mura sono ancora in piedi nel sito originale, mai valicate da alcuna tribù barbarica dell'epoca. La cittadina merita una visita approfondita.



Il regionale 5568 transita poco dopo Saletto diretto a Mantova. E' uno dei servizi effettuato con le ALn668.
Foto Andrea De Berti

Le altre stazioni servono paesi più o meno piccoli ma comunque ben frequentate. La meno "carica" è Boschi S. Anna, ma ormai siamo in provincia di Verona e il traffico grava su un altro capoluogo.



Il regionale 20753, un tempo ad appannaggio delle E424, ferma alla stazione caratteristica di Montagnana che conserva ancora la bella torre idrica in mattoni a vista. Il treno è espletato dalle ALe801/940 anch'esse a termine carriera.
Foto Andrea De Berti

Giungiamo quindi al primo interscambio intermedio: Legnago. Un tempo facente parte del famoso "Quadrilatero" austriaco (con Verona, Mantova e Peschiera) è una delle città più popolate della provincia di Verona, avente più o meno le medesime caratteristiche demografiche di Monselice, ma meno caratteristica come centro storico.



Uno dei treni merci che transitano in questo tratto, che trasporta i coils dal porto di Ravenna a Mantova, ripreso mentre transita nel tratto a doppio binario da Legnago a Cerea. Foto Andrea De Berti

La stazione, posizionata a sud-est del paese conta 6 binari passanti di cui 5 con marciapiede ed è interscambio con la linea Rovigo-Verona, non elettrificata, sempre gestita dalla DTR Veneto e i cui turni si fondono con quelli della nostra linea. Legnago era punto di nodo anche con la ferrovia Ostiglia-Treviso, oggi abbandonata e quindi stazione dotata di rimessa locomotive, rotonda, magazzino merci ampio e svariati raccordi industriali.

Di quel tempo tuttavia rimane poco e niente, ma continua a rivestire una posizione importante come snodo ferroviario locale.

Da Legnago a Cerea, la stazione successiva, la linea è a doppio binario, in quanto in comune con la Rovigo-Verona. Un tempo a binario unico era disastrosa come gestione del traffico così a metà anni '70 si pensò a raddoppiarla con notevoli benefici. In mezzo la vecchia fermata di S.Pietro di Legnago è stata chiusa al servizio nell'anno del raddoppio.

Giungiamo quindi a Cerea: anche qui stazione di snodo dove le due linee si dividono poco dopo la stazione: a sinistra per Mantova, a destra per Isola della Scala e Verona, parte anche questa non elettrificata.

Dotata in origine di 6 binari passanti (di cui 3 con marciapiede), due scali merci ed un raccordo con un fabbrica di concime agricolo, oggi è ridotta al lumicino con solo 3 binari attivi ed un tronco per ricovero dei mezzi. La stazione ai tempi della fabbrica aveva molto servizio merci, oggi il nulla assoluto.

Nonostante questo la stazione è abbastanza frequentata ma soprattutto in direzione di Verona (capoluogo) anche se i passeggeri diretti a Legnago (scuole) e Mantova non mancano di certo.



I primi treni elettrici in linea a portare i viaggiatori furono quelli trainate dalle E424 del DL di Verona, tra cui l'unità 302, resistita fino al 2007 senza mai vestire la livrea unificata. Qui la vediamo a Cerea in spinta al REG 20750 Padova-Mantova. Foto Andrea De Berti



Per un periodo di qualche anno i treni di coils da Ravenna a Mantova e viceversa passavano solo per questa linea, causa lavori sulla Verona-Bologna ed erano caratteristici per la doppia simmetrica di locomotori diesel di Verona (D345) e Bologna (D443), spesso nella livrea di origine. La foto è scattata a Cerea. Foto Andrea De Berti



Una rarità da vedersi in linea è il materiale ordinario, solitamente presente (quando capita) sul solito REG 20751 per Venezia. Nella foto è in servizio a Sanguinetto con una E464 in spinta. Foto Andrea De Berti

Lasciata Cerea e passata Sanguinetto (2 binari) arriviamo senza particolari annotazioni da fare a Nogara, dove i recenti lavori del raddoppio della ferrovia Verona-Bologna hanno stravolto l'aspetto estetico della stazione anche se i vantaggi sono notevoli: assieme a

Legnago e Cerea (oltre i capolinea) sono le uniche dotate di sottopassaggio pedonale. La stazione di Nogara è dotata di 6 binari passanti con marciapiedi e ascensore per i disabili. Qui si può interscambiare con Bologna, Verona, Bolzano e il confine di stato. La stazione è sempre molto frequentata nonostante la cittadina abbia appena 8500 abitanti. Per lasciare Nogara dobbiamo usare delle deviate a 60 km/h prima di immetterci nell'ultima tratta fino a Mantova. La tratta intermedia non riveste molto interesse: passiamo Bonferraro (fermata del comune di Sorgà), Castel d'Ario (3 binari) e Gazzo di Bigarello (2 binari).



Un altro servizio giornaliero sulla linea è il merci che da Mantova Frassine si dirige verso l'Est Europa, solitamente trainato dalle E652, ma talvolta dalle E405. Nella foto lo vediamo in un tratto contornato da pioppeti presso Bonferraro. Foto Andrea De Berti

Ci avviciniamo a Mantova e il primo impianto che troviamo è il "Fascio Valdaro", costruito nel 2004/2005 per collegare mediante raccordi ferroviari la banchina del porto fluviale di Mantova e qualche azienda locale: il fascio conta 4 binari ed è parte integrante della successiva stazione, ovvero Mantova Frassine.

Quest'ultima merita un accenno: costruita a servizio delle industrie locali conta 2 raccordi molto attivi ed un traffico merci piuttosto importante, con almeno 2 treni al giorno per parecchie destinazioni: Tarvisio Boscoverde (via Monselice), Ravenna (via Nogara-Bologna), Novara Boschetto, Brennero e Modane (via Mantova-Verona). I pendolari qui sono effettivamente pochi ed alcuni treni non vi effettuano fermata. Attualmente è dotata di 6 binari passanti usati per servizio e per manovra.

Subito dopo Frassine la linea percorre alcune curve lungo il lago che per tanti secoli ha protetto la stazione di Mantova fino ad innestarsi ad essa al lato sud e terminando la nostra corsa sul primo binario.

In origine era previsto l'allaccio al lato Nord per avere continuità con la linea per Cremona, ma il progetto fu bocciato per il maggior percorso e l'aumento del costo di costruzione dell'opera.

Un ultimo passaggio per il materiale rotabile, che per la maggior parte è di tipo leggero sia elettrico che diesel nonostante la linea sia tutta elettrificata. Solitamente vediamo le ALn668 serie 1200 di Treviso, le ALe801/940 di Verona, qualche treno ad alta frequentazione e solo la domenica un minuetto elettrico. I merci al momento sono gestiti da Trenitalia Cargo salvo un servizio di Nord Cargo ma limitato alla tratta Mantova Frassine e Mantova. Per le manovre a Mantova e Mantova Frassine si usano le 245 del DL di Verona, raramente una 214 di riserva.

Il materiale ordinario può dirsi una rarità, mentre era all'ordine del giorno fino al 2006 quando vi transitavano le ultime E424 in servizio. Resiste chiaramente sui merci.



Una tradotta da Mantova Frassine con il celebre merci "Cargo Chemical" in procinto di essere manovrata dal Fascio Valdaro verso il raccordo della ditta. Foto Andrea De Berti

La linea Monselice-Mantova, un tempo a trazione termica, è stata elettrificata a partire dal 1995 con il passaggio dalla dirigenza locale alla gestione centralizzata in DCO da Legnago prima e Verona poi. Le motivazioni sono da ricercare nel fatto che questo è previsto come itinerario alternativo alla linea Milano-Venezia.

La linea in realtà solo (molto) periodicamente è stata utilizzata in tal senso, soprattutto tra il 2001 e il 2005.

Celebre una giornata in cui causa interruzione tra Verona e Vicenza i convogli sono scesi via Verona-Nogara sulla linea percorrendo il tratto via Cerea-Legnago-Monselice. In quel giorno oltre al traffico regolare sono stati alcuni interregionali, intercity ed eurostar ad animare il tranquillo tran-tran locale.

Gli ultimi episodi di deviazioni sono stati nel 2011 causa problemi alla Milano-Bologna con alcuni treni Eurostarcity e nel 2012 per un regionale Lecco-Venezia causa interruzione a Verona Porta Nuova.

Più celebre invece la deviazione dell'IC 621/622 Bolzano-Lecce e vv. nel 2010 e nel 2011 per lavori tra Mantova e Modena. Il treno ha percorso la nostra linea da Mantova a Nogara per almeno un mese per anno.



L'IC 621 "Adige" deviato in transito a Bonferraro al traino della E444.029 in livrea Eurostarcity al traino di vetture Uic-X, Uic-Z e GC.
Foto Andrea De Berti



Il nostro ipotetico treno appena giunto al primo binario della stazione di Mantova. Foto Andrea De Berti

SECONDA PARTE

La Linea Ferroviaria Mantova-Cremona-Codogno

La stazione Mantovana, stretta tra la città e uno dei laghi che la circondano è un impianto di medie dimensioni, dotato di 5 binari con marciapiede, sottopassaggio e ascensore, più due per i merci e due per le manovre. A Nord si trovano il vecchio deposito locomotive ormai in disuso ed usato per le apparecchiature di manutenzione, un vecchio piazzale di carico/scarico merci usato per ricovero dei mezzi fuori servizio e la linea per Verona, dalla quale un tempo sempre verso Nord originava una linea privata per Peschiera del Garda, presso S. Antonio Mantovano.

A sud della stazione si diramano 3 linee tutte a singolo binario. Partendo da sinistra troviamo la linea per Monselice, al centro quella per Modena (continuazione di quella da Verona), mentre a destra quella che porta a Cremona e Codogno. A fianco di questa troviamo un fascio merci tuttora molto utilizzato per carico e scarico dei numerosi treni merci di coils di acciaio provenienti dalle più svariate direttrici (Ravenna, Chiasso, Terni, Brennero le più conosciute).

La città di Mantova per la sua particolare posizione geografica sposta moltissimi passeggeri nelle più svariate direzioni ed è attrezzata per un traffico decisamente intenso in quanto confluenza di più linee secondarie: verso Verona troviamo un treno ogni ora, così come verso Modena. La linea che sembra essere più in sofferenza è quella che già abbiamo trattato verso Monselice, ma comunque copre abbastanza bene le esigenze di studenti e pendolari.

La linea verso Codogno, complici i numerosi servizi molto ben strutturati, è quella più attiva ed interessante.



Dopo una nevicata notturna la E652.138 si appresta ad effettuare una tradotta da Mantova a Bozzolo.
Foto Andrea De Berti



Uno dei tanti servizi lenti con un regionale da Cremona a Mantova in arrivo a Castelluccio.
Foto Andrea De Berti



Sempre poco dopo Castelluccio, transita un diretto Mantova-Milano dopo aver effettuato l'incrocio con
il treno della foto precedente. Foto Andrea De Berti

Lasciando Mantova ci addentriamo in una linea piuttosto rapida (130/135 km/h) per essere una secondaria, a riprova di un'infrastruttura al limite delle proprie possibilità.

Il primo tratto prosegue tranquillo e diritto verso ovest, passando dapprima dalla stazione di Castellucchio (2 binari), poi dalle fermate poco usate di Ospitaletto Mantovano e S.Michele in Bosco, fino a giungere a Marcaria (3 binari, con raccordo per un centro di raccolta e lavorazione dei rottami tuttora utilizzato).



Un diretto per Mantova subito dopo Marcaria dopo una nevicata invernale. Foto Riccardo Mainoldi

Da Marcaria la linea diviene più sinuosa, a causa della conformazione geografica del territorio: c'è infatti da superare infatti il ponte sul fiume Oglio con tre campate metalliche, quindi giungiamo a Bozzolo.

La stazione, dotata di tre binari, è sede di uno scalo merci dell'industria "Marcegaglia" che sposta parecchio materiale via ferrovia (coils) con proseguimento via camion a Gazzoldo. Tale materiale arriva tramite tradotte proprio da Mantova. A Bozzolo ha sede anche la CIMA riparazioni, che come da nome, si occupa di riparazioni di materiale rotabile (in particolare carri merci e vetture passeggeri).

Superata anche Bozzolo la linea giunge senza molti problemi al primo snodo ferroviario importante della linea: Piacenza.

La stazione di Piacenza, un medio impianto molto usato dai viaggiatori, è in realtà un incrocio tra le linee Mantova-Codogno e Parma-Brescia, quest'ultima esercitata a trazione termica. Troviamo 7 binari passanti di cui cinque con marciapiede. La stazione è sempre presenziata e dotata di sottopassaggio; come unica pecca però è assente una biglietteria. L'impianto è comunque ben strutturato per sopportare un forte traffico e gli orari sono costruiti per avere delle comode coincidenze tra le due linee.

Subito dopo Piacenza troviamo un tratto abbastanza lungo praticamente rettilineo e molto veloce. A poca distanza dalla stazione un deviatoio in piena linea immette allo "scalo Pontirolo", un piccolo raccordo dove si rottamano mezzi fuori servizio, in particolar modo carri merci. Per gli appassionati non è un buon posto: salvo rari casi un rotabile che vi entra non fa più ritorno.



Una tradotta da Bozzolo effettuata da una D753 di RTC con dei carri riparati alla Cima Costruzioni. Foto Riccardo Mainoldi

Gli impianti che troviamo sono tutti secondari e usati solo a livello locale, in ordine: Torre de' Picenardi (3 binari), Gazzo Pieve S.Giacomo (2 binari) e Villetta Malagnino (2 binari).



Fermata a Piadena per un doppio TSR LeNord in servizio come diretto da Mantova a Milano, questo materiale ha circolato per pochissimo tempo (circa un mese) e ha anticipato l'entrata in servizio dei Vivalto. Foto Andrea De Berti

In men che non si dica giungiamo a Cremona, che è la stazione più importante della linea e crocevia di più direttrici (tutte secondarie) per le più svariate direzioni. Mentre entriamo in stazione, dalla destra provengono le linee da Brescia e Treviglio/Bergamo (entrambe su

unico binario fino a Olmeneta dove c'è la diramazione). Poco dopo la stazione sulla sinistra si diramano le due linee per Fidenza e Piacenza (anche queste in comune fino a Castelvetro).

La stazione di Cremona è unica nel suo genere: per così tante linee possiede solo 3 binari passanti dotati di marciapiede ed il corretto tracciato tra Mantova e Codogno non ne è dotato per niente. Un caso molto raro. Tutti i treni per far servizio viaggiatori sono costretti ad entrare in deviazione sugli altri binari ovvero l'1, il 3 ed il 4. Per contro per gestire tanti capolinea la stazione è dotata di ben 4 binari tronchi: due sul primo binario e due sul terzo/quarto. Dobbiamo dire che per il traffico che deve gestire la stazione chi pianifica arrivi e partenze è davvero esperto a gestire il tutto.



Doppia automotrice per un regionale Codogno-Cremona in arrivo a fine corsa. Foto Andrea De Berti

Al di là dei binari viaggiatori troviamo dei binari dedicati ai numerosi servizi merci in passaggio, arrivo e partenza o manovra. Una spaghetтата difficile da districare.

Oltre i binari passanti si trova un deposito ormai storico, dove trovano posto tutti i mezzi leggeri di Trenord (prima DTR Lombardia): in particolare Ale582 con relativi rimorchi e Aln668, ma anche qualche E633 e D445.

Questo deposito gestisce attualmente tutti i servizi facenti capo su Cremona: Treviglio, Brescia, Mantova, Codogno, Piacenza, Fidenza, più le linee Parma-Brescia, Pavia-Codogno, Pavia-Vercelli e Pavia-Alessandria, con aggiunta di qualche servizio sparso qua e là sulla regione.

Per il servizio merci la stazione di Cremona è capolinea per alcuni servizi di trasporto cereali per il mulino locale, ma anche di tanti treni che poi vengono inoltrati alle successive stazioni mediante tradotte: Acquanegra Cremonese, Casaletto Vaprio, Casalmaggiore le più importanti.



Una foto dal passato. Una D343 "di casa" manovra in stazione una tradotta. Foto Andrea De Berti



Un merci in sosta a Cremona sul binario 2 di corretto tracciato senza marciapiede, in attesa di incrocio per proseguire il suo viaggio. Foto Riccardo Mainoldi

Partiamo subito verso Codogno e ci accorgiamo di un particolare non da trascurare: da Cremona a Codogno la linea è sempre ad unico binario ma costruita su una sede adatta al raddoppio, ipotesi che negli ultimi anni si sta facendo sempre più forte per il fortissimo traffico che vi è afferente.

La prima stazione incontrata sul percorso è Cava Tigozzi. Quale appassionato non ha mai sentito nominare questo impianto? Di per se la stazione è piccola e per i viaggiatori ha a disposizione solo due binari, ma ad est troviamo un grande fascio merci passante e infiniti raccordi su un'area industriale notevole. Non sto qui ad elencare tutti i servizi che vi fanno capo perchè sono tantissimi. È sufficiente dire che le imprese che vi fanno servizio sono le più disparate nel panorama ferroviario italiano: Trenitalia Cargo, Captrain, Nord Cargo, SBB cargo, Rail Cargo Austria, Inrail, CFI ecc. E' un chiaro invito a visitare la zona....



Una moderna E189 di CFI (compagnia ferroviaria italiana) entra a Cremona proveniente dallo scalo di Cava Tigozzi per effettuare il "giro macchina" e proseguire verso Fidenza. Foto Riccardo Mainoldi

Proseguendo la nostra marcia a Ovest troviamo Acquanegra Cremonese, anch'essa raccordata al mulino della Veronesi e destinataria di alcune tradotte da Cremona. La stazione viaggiatori ha due binari.

Successivamente troviamo la fermata di Ponte d'Adda, frazione di Pizzighettone (la cui stazione, dotata di 3 binari di cui due per servizio viaggiatori, si trova poco dopo). La motivazione di due impianti nello stesso comune amministrativo è da ricercare nell'urbanizzazione più forte a Ponte D'Adda e la difficoltà altrimenti a raggiungere la stazione, divisa dalla frazione dal fiume Adda.

Superato il ponte metallico e la stazione di Pizzighettone, troviamo la piccola fermata di Maleo, ed un ampio curvone ci accoglie alla stazione di diramazione di Codogno, che ci porta per un breve tratto sulla linea Bologna-Milano, giusto il tempo per "sgranchire gli assi" dopo tanta linea a binario unico.

Questa linea come la parte precedente è nata in trazione a vapore e successivamente ha vissuto grandi momenti di gloria durante la fase a trazione termica. La linea è stata elettricata a metà anni '80. Il traffico lungo la linea è sempre stato di estremo interesse.

La struttura è molto ben pianificata e funzionale, studiata per consentire un livello di servizio molto alto sfruttando quasi a pieno le potenzialità dell'infrastruttura.

Lo scheletro principale del servizio è costituito dal cadenzamento biorario dei "Regio Espressi" (ex Diretti, ex Regionali) Milano-Codogno-Mantova, treni veloci con poche fermate: oltre a Mantova e Milano Centrale, fermano a Piadena, Cremona, Ponte d'Adda, Codogno, Lodi, Milano Rogoredo e Milano Lambrate. Fanno eccezione un paio di treni in primissima mattina, peraltro fuori cadenzamento, con fermate anche a Castellucchio, Marcaria e Bozzolo, oltre a Torre de Pinenardi, Gazzo P.S.G. e Villetta M. (queste tre solo il primo treno della mattina); stessa cosa la sera in senso inverso.

Un tempo le fermate intermedie di Castellucchio, Marcaria e Bozzolo venivano effettuate da tutti i treni, e per ovviare alla perdita di questo servizio importante è stata studiata una struttura "a raccoglitore", semplicemente unica nel suo genere: dei servizi lenti con fermate in tutte le stazioni coprono le tratte intermedie (Mantova-Piadena, Mantova-Cremona, Piadena-Cremona e Cremona-Codogno) arrivando a destino pochi minuti prima dell'arrivo del "diretto" in modo che i due treni creino una ipotetica "staffetta", e il viaggiatore che usufruisce del servizio con i soli treni lenti può usarli e cambiare alla stazione grande più vicina. Tale sistema premia anche i pendolari che dalle città tornano alle stazioni piccole la sera e viceversa.

A completare questa struttura troviamo poi alcuni servizi "fuori schema": si tratta di un unico treno Parma-Mantova via Piadena con fermata in tutte le stazioni: come fosse un treno lento come gli altri ma proveniente da Parma (senza treno di ritorno Mantova-Parma), una coppia Verona-Mantova-Parma via Piadena con fermata intermedia solo a Castellucchio, vestigia della vecchia "Freccia della Versilia" che a Forno si univa con una sezione da Bergamo e diretta a Pisa, e due coppie Cremona-Pavia via Codogno con fermata in tutte le stazioni.

Sul traffico merci annotiamo qualche servizio passante da Verona per La Spezia o dall'Est Europa per il Piemonte, oltre ai tantissimi treni facenti capo a Cremona e Cava Tigozzi, più le tradotte da Mantova per Bozzolo e Casalmaggiore via Piadena, oltre a quella già citata per Acquanegra Cremonese e una seconda da Casalmaggiore per Cremona.



A Codogno un treno effettuato da una E652 traina la E655.079 ancora nella vecchia livrea verso Cava Tigozzi.
Foto Andrea De Berti

Il materiale rotabile usato è molto vario. I treni diretti, un tempo ad appannaggio delle D445 prima e E632/E633/E646 poi con medie distanze e piano ribassato hanno visto di recente una migliore collocazione: dapprima con materiale Vivalto con E464, ora con materiale medie distanze ristrutturate sempre con E464. Sui servizi lenti i tempi della trazione termica sono terminati da un pezzo: ora sono tutti effettuati con ALe582 e rimorchi tra Mantova e Cremona e dalle ALn668 tra Cremona e Codogno (anche qui con qualche ALe582). Fanno la loro comparsa le ALn668 (serie 1000, 3100 o 1800) nelle altre tratte solo per giri materiale o per necessità.

I treni "aggiuntivi" invece sono tutti effettuati in trazione termica con le ALn668 della DTR Veneto sul Parma-Mantova e sul Verona-Parma e vv.

Un tempo i treni per Pavia erano effettuati con D445 e medie distanze, ora anche qui la fa da padrone il mezzo leggero.

Sui merci si vede invece un po' di tutto, salvo sulle tradotte da Casalmaggiore in quanto necessaria la locomotiva diesel: troviamo quindi le D345 di Verona sul Mantova e le D146 di Milano Smistamento sul Cremona. Chiudo il discorso sul materiale rotabile dando un accenno ad un treno molto particolare, ovvero il diretto Milano-Ferrara via Codogno-Mantova-Suzzara-Sermide (quindi via rete sociale FSF) effettuato da una ALn773 con rimorchio del DL di Pavia prima e con D343 di Cremona con vetture varie poi.



La tradotta Casalmaggiore-Mantova in arrivo a fine corsa con in testa la D345.1063.
Foto Andrea De Berti

TERZA PARTE

La Linea Ferroviaria Codogno-Casalpusterlengo-Pavia

Ci fermiamo per qualche minuto alla stazione di Codogno: un impianto piuttosto importante per un centro che a confronto di quelli nelle immediate vicinanze è assai modesto.

I binari passanti sono cinque, tutti dotati di marciapiede e pensilina. Oltre il quinto un paio di binari sono adibiti solo a manovra: la stazione è sede di squadra lavori e tali binari sono usati per il passaggio dei mezzi cantiere.

Le linee che vi fanno capo sono due: la Mantova-Codogno e la Milano-Bologna che assume la qualifica di "dorsale" e chiaramente è quella più importante. Lato Bologna un fascio più largo si stringe fino a lasciare il posto solo ai binari di corsa; lato Cremona uno scambio introduce al binario 1 tronco decentrato circa 200 metri dopo il fabbricato di stazione e a ridosso del magazzino merci con la sua tinta rosa di poco gusto architettonico.

Al lato opposto in direzione di Milano appare una grande curva verso sinistra al termine della quale la stazione si restringe.

Il fabbricato viaggiatori in origine di colore rosso come tutti quelli della linea Milano-Piacenza è passato al rosa e recentemente al giallo, che megliors i intona con la tipica architettura di metà '800. La pensilina è metallica e molto gradevole alla vista mentre agli altri binari troviamo due pensiline in cemento.

I binari di corsa per Bologna e Milano sono rispettivamente il 2 e il 3. il primo binario viene usato per precedenza, mentre il 4 e il 5 sia per precedenza in senso opposto che per capolinea dei servizi per Pavia.

A linea per Mantova non ha un corretto tracciato: origina direttamente da un deviatoio posto alla radice scambi sud e i treni da/per Mantova e Cremona non seguono schemi fissi: se la stazione è vuota vengono instradati direttamente sui binari 2 e 3 di corretto tracciato, altrimenti sul primo binario. Il tronco viene usato per i "localini" diretti a Cremona.



Codogno - 25.10.2010 - foto De Berti Andrea

Un regionale Piacenza-Milano Greco Pirelli effettua fermata viaggiatori a Codogno sotto una forte pioggia.
Foto Andrea De Berti

Il primo tratto della linea per Pavia è la stessa Bologna-Milano, che utilizziamo per pochi km fino alla prima stazione: Casalpusterlengo, impianto molto meno blasonato: 3 binari viaggiatori tutti di corretto tracciato (1 per Pavia, 2 per Milano e 3 per Bologna). Il binario 4 non ha marciapiede. A "Casale" come lo chiamano gli abitanti della zona c'è anche un raccordo dove viene trasbordato del gas su cisterna. In questa stazione fermano tutti i treni della nostra linea e i regionali Milano-Piacenza oltre a qualche altro sporadico treno diretto a Bologna. Solitamente i diretti da Mantova transitano pertanto li lasciamo correre un po' e ci addentriamo nella parte più selvaggia del nostro racconto.

La linea Casalpusterlengo-Pavia devia verso sinistra e si addentra in una zona caratterizzata sempre dalle solite coltivazioni da pianura come nel resto del viaggio, ma in un clima molto più selvaggio: per molti anni questa infrastruttura è rimasta abbandonata a se stessa con pochissimi servizi giornalieri e la vegetazione ne ha preso il sopravvento: a bordo linea l'infestante vegetazione spontanea è assai rigogliosa e opprimente sui binari, talvolta nascondendo il paesaggio esterno. La linea è pressochè rettilinea e si esercita a trazione termica, mancando di fatto la linea elettrica: a farvi servizio sono le solite ALn668 e rimorchi di Cremona.



Tranquillità campagnola a Ospedaletto Lodigiano. Foto Andrea De Berti

La prima stazione incontrata sul percorso è Ospedaletto Lodigiano. Questo impianto possiamo definirlo come "stazione tipo". Due binari di corsa con marciapiede al centro, nessun sottopassaggio e passerella in asfalto. Dal lato sinistro il fabbricato viaggiatori a 2 piani con 3 porte e ai due lati degli avancorpi di una porta ciascuno. Lo stile edilizio è di fine '800, tra l'altro piuttosto elegante da vedersi e con colori sgargianti: rosso, giallo e bianco. Completano la struttura un piccolo edificio contenente i cessi e un ampio piazzale merci con 2 binari tronchi con piano caricatore al centro.

Anche qui negli anni '80 la scure della "rete snella" si è fatta sentire con l'abbattimento dell'elegante magazzino merci che descriverò alle prossime stazioni (dove ancora è presente) mentre il degrado degli ultimi anni ha ricoperto di rovi tutto il piazzale merci. Ospedaletto è anche stazione di incrocio dove da orario le sbuffanti automotrici si incrociano in modo continuo ed uguale per giorni e giorni e sempre con l'ausilio della fidata apparecchiatura "RAR".

Più il nostro viaggio prosegue a ovest e più la linea ci ricorda come era tutta la mediopadana prima degli interventi di elettrificazione e modernizzazione delle linee antecedenti a questa: tutto sommato un peccato per una tratta tanto affascinante ma anche un doveroso aggiornamento per una tratta più sicura ed efficace.

Così facendo attraversiamo le due fermate di Orio Litta e Lambrinia costruite allo stesso modo: un solo binario e un edificio abbastanza semplice, piccolo ma sufficiente. In tutte queste fermate il marciapiede è in asfalto rovinatissimo o in ghiaia a sottolinearne la "secondarietà" rispetto alle stazioni più utilizzate.

Poco a poco oltre alle solite coltivazioni si fanno largo le risaie che prenderanno il sopravvento sul paesaggio fino quasi alla fine del nostro viaggio.



Incrocio tra ALn668 e D445 con MDVC a Chignolo Po. Foto Andrea De Berti

Giungiamo così a Chignolo Po, altra stazione identica a Ospedaletto, ma ancora più selvaggia: il centro abitato pare un po' distante e anche i viaggiatori sono in numero inferiore.

Tutta la stazione è immersa in un piccolo polmone verde molto gradevole alla vista e che offre una buona ombra in estate con i suoi alberi spontanei e i suoi tigli che in autunno si tingono di colore.

La stazione è dotata di 2 binari passanti, di un piccolo scalo merci immerso nei rovi ma munito di un orribile e posticcio fabbricato merci.



Le automotrici ALn668.1109 e 1118 ex DL Lecco lasciano il polmone verde di Chignolo dirette a Pavia. Foto Andrea De Berti

A Est un raccordo porta all'interno di una ampia area di carico/scarico di auto nuove provenienti dalla Francia: è il centro di smistamento italiano della Toyota e i (bei) treni di auto percorrono il tratto a diesel tar Chignolo e Alessandria al traino delle locomotive diesel D345/D445 di Trenitalia. Si tratta probabilmente del merci diesel forse più conosciuto.



Il locomotore D445.1020 ex Calabria traina il merci di auto per Chignolo Po, qui a Corteolona. Foto Flavio Tecco.

Altre due fermate dividono Chignolo Po con la successiva stazione dotata di binari di incrocio: sono "Miradolo Terme" e "S.Cristina e Bissone" sulle quali non mi soffermo poichè sono identiche come struttura alle prime due descritte.

Mi fermo invece alla stazione successiva ci Corteolona, anche questa molto standard come schema e un tempo sede di un raccordo con la fabbrica della Galbani, praticamente prospiciente i binari.

Dopo Corteolona troviamo quella che è la stazione più frequentata: Belgioioso.



Una doppia di automotrici lascia Corteolona per Codogno. Foto Alessandro Ruelè.

Belgioioso è un centro piuttosto grande in zona situato vicinissimo la stazione: questo fa sì che la stazione sia il punto di partenza per pendolari e studenti diretti alle città vicine. Ignoro la destinazione di tali traffici ma deduco che essi siano Codogno, Pavia ed in parte Milano. La stazione si presenta con il solito schema standard ma con un fabbricato tirato a lucido e restaurato in tempi recentissimi, riportandolo ai tempi dell'apertura con i colori molto vici e sgargianti.

Lato Codogno nel solito piazzale merci troviamo finalmente un magazzino merci originale d'epoca: la caratteristica principale è quella della grande copertura che comprende il primo dei binari tronchi lato binario 1 della stazione. Il binario entra sotto un'ampia tettoia sostenuta da un elegante arco in muratura. All'interno del magazzino e all'esterno via è il piano caricatore utilizzato un tempo per il carico e scarico delle merci sui carri.

Partiti da Belgioioso bypassiamo l'ennesima fermata identica, Albuzzano, particolare per la sua posizione ovvero in un passaggio a livello in mezzo alle risaie e distantissima dal più vicino centro abitato. Nonostante ciò alcuni utenti ne fanno ancora uso.



Le ALn668 1844 e 1842 lasciano Belgioioso alla volta di Pavia sul calar della sera. Foto: Samuele Granata

L'ultima stazione della linea. Motta S.Damiano, è anche la più abbandonata: la sua posizione decentrata dai centri abitati ne fa la meno sfruttata ma anche la più affascinante. Invasa dalla vegetazione spontanea e coperta da pioppeti e risaie: una sorta di ritorno nel passato tranquillo e silenzioso dove gli unici suoni sono quelli degli uccelli e dei treni. La stazione è dotata come il solito di due binari viaggiatori e di un piazzale merci coperto da sterpaglie al punto che non si scorgono le rotaie!

Il nostro viaggio è però quasi terminato quando scorgiamo la periferia di Pavia. Fermiamo alla piccola ma frequentata fermata di Pavia Porta Garibaldi prima di affrontare una curva per immetterci nelle vicinanze della stazione. Sottopassiamo l'antica fortezza medievale con una galleria (la prima che incontriamo!) stranamente con sagoma di scavo a doppio binario e ci affianchiamo al vecchio deposito, un tempo regno delle automotrici ALn990 e ALn773/873. Oggi ridotto solo a rimessa per i convogli di ALn668 distaccati da Cremona per i servizi su questa linea e su quelle per Alessandria e Vercelli.

Ci affianchiamo ora alla Milano-Genova fino al termine corsa, che è il binario 1 tronco della stazione di Pavia. Il binario 1 è sempre occupato da altri convogli in servizio suburbano tra Pavia e Milano.

L'esercizio lungo la linea è semplicissimo: dalla prima mattina fino alla serata (con una pausa a metà mattinata) un convoglio ogni ora collega Codogno e Pavia.

Differiscono dallo schema due coppie provenienti la mattina da Cremona e prolungate alla città stessa la sera, a creare un servizio suppletivo sicuramente usato anche come scambio del materiale rotabile. Una treno la mattina origina da Belgioioso ed è diretto a Codogno.

Il materiale utilizzato, tutto diesel, è ad appannaggio del DL di Cremona che si affida alle pluridecennali ALn668 serie 1800 e 3100 presenti sulla linea almeno da 30 anni, mentre più recentemente si affiancano le serie 1000 dell'ex deposito di Lecco.

Tutte le automotrici e i treni sono gestiti da Trenord e al momento troviamo un misto tra la livrea nuova di Trenord e la classica Xmp di Trenitalia.

Nel passato vi facevano servizio anche alcuni treni a materiale ordinario con D445 con 3 o 4 vetture per medie distanze, mentre in precedenza troviamo le vecchie ALn773/873 e 990 dell'ex DL di Pavia oltre alle D343 con materiale ordinario, ma si tratta di almeno 20/30 anni fa.



Il merci di vuoti da Chignolo ad Alessandria in linea nei pressi di Belgioioso, intesta una D345 in vecchia livrea.
Foto: Samuele Granata

L'unico servizio merci è quello già in parte descritto tra Alessandria Smistamento e Chignolo Po con i carri auto dalla Francia: il treno trasporta auto della Toyota verso Chignolo e torna vuoto subito dopo verso Alessandria. I servizi omnibus sono terminati da moltissimi anni.

QUARTA PARTE

La Linea Ferroviaria Pavia-Cava Carbonara-Torreberetti-Alessandria

Siamo quindi giunti alla quarta e ultima parte del viaggio. Oramai giunti a Pavia attendiamo l'ultima nostra coincidenza che ci porterà ad Alessandria, dove il viaggio prosegue su un'altra direttrice importante: la Genova-Torino, inutile da descrivere perchè molto conosciuta. Concentreremo invece le nostre attenzioni su questa ultima tratta rimanente, anch'essa esercita in trazione termica come la parte precedente da Casalpusterlengo alla stessa Pavia.

Nell'attesa del nostro treno diamo uno sguardo alla stazione di Pavia, uno snodo molto importante nel traffico ferroviario nazionale. La linea passante, che è anche quella più importante è la Milano-Genova, tutta a doppio binario elettrificato, dove transitano moltissimi servizi di rango: dalla lunga percorrenza destinazione Liguria al trasporto interregionale e regionale. Oltre a questa linea vi fanno capo la linea per Codogno finora seguita, ma anche le due linee diesel per Alessandria e Mortara/Vercelli.

Alcuni treni vi fanno capo da Stradella, seguendo la linea Broni-Bressana Bottarone che appunto a Bressana si stacca dalla linea per Genova.

Pavia è una stazione relativamente stretta e lunga: nella parte sud si trova il fascio viaggiatori, composto da 5 binari passanti muniti di marciapiede e altri 3 di transito merci o manovra, peraltro usati non moltissimo nel normale esercizio. I primi 5 sono dotati anche di pensilina. Lato Nord trova posto anche un binario tronco dove vi fanno capo i servizi da Codogno.



Parata di automotrici e rimorchi in sosta all'ex deposito di Pavia. Foto: Andrea De Berti

Il fabbricato viaggiatori della stazione, ubicato a est, ricalca l'epoca di fine '800 anche se i rimaneggiamenti successivi si sono fatti sentire e oggi conserva poco dello stato originario: tutta la stazione è stata modernizzata in più periodi storici.

Ai due lati della stazione trovano posto ancora le due cabine scambi: la linea principale è infatti ancora gestita in Blocco Elettrico Manuale, pertanto è necessario controllare le due radici scambi nord e sud.

A nord della stazione un grande fascio merci inutilizzato e sede di accantonamenti vari tra cui le E404.003 ed E404.004, progenitrici degli attuali ETR500 ad alta velocità. Tra la vecchia area merci ora occupata da mezzi da lavoro e la linea per Codogno trova posto anche l'ex deposito locomotive.



Il treno merci da Sannazzaro per Chiasso entra a Pavia con la G2000 di SBB Cargo. Foto: Andrea De Berti

Facciamo ora uno strappo alla nostra regola: tutti i treni da e per Alessandria non effettuano fermata alla prima stazione della linea ma effettuano un veloce transito. Per raggiungerla dobbiamo quindi attendere il treno per Vercelli, sempre in trazione termica, sempre con le solite automotrici.

Partendo quindi da Pavia, prima ancora dell'ultimo scambio attraversiamo il fiume Ticino con un ponte in muratura d'epoca e subito dopo ci stacciamo dalla linea per Genova con un deviatore in piena linea. Per un breve tratto di un chilometro circa la nostra linea si affianca a quella principale, poi ad un tratto s'avvicina di nuovo e ci stacciamo nuovamente con un'ampia curva verso destra. In questo punto un vecchio fabbricato diroccato riporta ancora le diciture "BIVIO TICINO", un bivio in piena linea oggi aggregato alla stazione stessa del capoluogo.

La linea prosegue dritta a tratti in rilevato ed a tratti in trincea, comunque circondata da una folta vegetazione. Notiamo subito che il discorso è diverso rispetto a quello della parte 3 del viaggio: la linea risulta meglio mantenuta e relativamente veloce nonostante l'armamento ferroviario non sia il massimo e si ciondola a destra e a sinistra senza sosta.

Il rallentamento a 30 km/h e la successiva deviazione ci anticipa che dobbiamo già scendere: siamo in arrivo a Cava Carbonara, una piccola stazione su soli 3 binari (il quarto è stato rimosso da tempo) che funge da bivio per le linee dirette ad Alessandria (in corretto tracciato sul binario 1) e a Vercelli (in deviazione al binario 2).

In direzione di Alessandria non ferma più alcun treno, e il servizio è assicurato dai treni per Mortara e Vercelli.



Una tripletta di automotrici ALn668 con rimorchio Ln664 transita a Cava Carbonara diretta ad Alessandria.
Foto: Andrea De Berti

Il fabbricato viaggiatori è sulla sinistra in direzione di Alessandria, molto piccolo e male tenuto, dotato però di pensilina, parcheggio e strada di accesso sterrata. Un piccolo magazzino coperto con arco da ambo i lati è ubicato lato Pavia, ma i binari sono stati tagliati: il tutto da questa sensazione di abbandono, anche se la stazione risulta essere frequentata anche se in solo orario pendolari, nonostante il paese più vicino non è proprio dietro l'angolo. Il paesaggio tutto attorno è silenzioso e con le risaie in ogni dove quando il chiudersi del passaggio a livello lato Vercelli anticipa il transito del regionale da Alessandria a Pavia con uno sferragliare di rotaie giuntate che riporta a quando le secondarie avevano un'atmosfera diversa da quella odierna. Poco dopo tocca al regionale da Vercelli: saliamo a bordo e torniamo a Pavia, in modo da prendere il treno per Alessandria.

Transitiamo da Cava Carbonara in perfetto orario, ma la velocità cala molto presto: poco dopo troviamo una serie di fermate che sembra non finire mai: sono tutte adibite a servizio viaggiatori e a nostra sorpresa abbastanza utilizzate dai viaggiatori (seppure solo negli orari scolastici e lavorativi).

Fermiamo a Sairano, semplice marciapiede con una piccola tettoia, ubicata ai bordi dell'omonimo paesello, quindi a Sairano-Zinasco corrispondente al piccolo abitato di Zinasco Vecchio ma piuttosto distante da paesino, in una cornice di pioppeti e risaie, Zinasco Nuovo, ex stazione, deducibile dal fabbricato identico a quello di Cava Carbonara, quindi a Pieve Albignola dotata di un fabbricato piccolo tipico delle fermate aperte a fine '800 senza binari di incrocio. Tutte queste tre sono dotate di binario di corsa e singolo marciapiede.

Nessuna annotazione particolare: il viaggio sembra procedere in modo silenzioso e monotono lungo la campagna sterminata del Pavese.

La seconda stazione di una certa importanza che incontriamo è Sannazzaro de' Burgondi.

L'impianto inizia con la stazione passeggeri con FV in buone condizioni e occupato da attività commerciali, due binari senza sottopassaggio e solito scaletto merci sulla sinistra in direzione di Alessandria, senza più il magazzino merci, sicuramente abbattuto negli anni.



La manovra di una D445 di terza serie dentro la raffineria di Sannazzaro.
Foto: Samuele Granata

Una volta chiuso il fascio binari e superato il passaggio a livello la linea curva verso destra mentre a sinistra si fa avanti imponente la raffineria dell' ENI con il suo ampio fascio di binari dove i treni vi giungono per carico e scarico attraverso ferro cisterne.

Il fatto che la linea non è elettrificata ne fa un servizio ferroviario molto particolare e dal sapore molto arretrato, anche se è attivissimo. I treni giungono qui svariate volte la settimana da Alessandria al traino delle D345/D445 della divisione cargo, mentre talvolta viene effettuato il servizio opposto da Pavia a cura di altre società private, some lo è stato con SBB Cargo fino a qualche anno fa.

Ripartendo da Sannazzaro, peraltro ben frequentata da diversi passeggeri la linea si perde nuovamente in mezzo alle risaie, salvo fermarsi sempre in tutte le località toccate dai binari: è il turno di Ferrera Lomellina (anche se il paese si chiama Ferrera Erbognone), una ex stazione ora adibita a fermata con un solo binario di corsa.

Una curva ampia verso sinistra anticipa un breve rettilo che porta alla stazione più importante della linea: Lomello, con appresso un paese piuttosto popolato. Solitamente in questa stazione, dotata di 2 binari di corsa vi si effettua incrocio cosicché il nostro treno sbuffante entra in deviated per attendere il treno nell'altro senso di marcia. Nell'attesa notiamo che anche qui non esiste più un edificio merci, abbattuto assieme agli altri delle precedenti stazioni.



A Lomello la D445.1097 spinge un regionale con Uic-X Riqualificate per Pavia.
Foto: Andrea De Berti



Una ALn668 serie 1800 nei pressi di Mede con un regionale.
Foto: Alessandro Ruelè

Una volta arrivato il treno, sempre formato di automotrici, ripartiamo veloci e scattanti: il rettilineo si interrompe solo per la fermata a Mede, altro centro abitato a ridosso della ferrovia: il numero di viaggiatori e di abitanti però non tradisce le abitudini, la stazione è stata trasformata in fermata e c'è un unico binario di corsa. La stazione, tenuta molto bene, è dotata anche di un ampio parcheggio dove un tempo stava il piazzale merci: della serie, meglio così che i rovi....

Superata quest'ultima fermata la linea curva verso destra per poi affrontare una ampia ansa verso sinistra, una chicane in piena regola che serve per l'ingresso alla stazione di Torreberetti, ipotetica fine della della Mediopadana vera e propria. La linea si immette nella linea Novara-Alessandria a doppio binario ed elettrificata e i binari con la linea da Novara e da Pavia da qui al capolinea sono in comune.



Uno dei merci per Sannazzaro de' Burgondi lascia la stazione di Torreberetti. In testa una D345.
Foto: Maurizio Zanella

La stazione è caratterizzata da una doppia curva sia in entrata lato Novara che in uscita lato Alessandria e la linea da Pavia vi entra giusto nel mezzo, precisamente in binario 1 che funge da corretto tracciato. I binari 2 e 3 sono di corretto tracciato sulla linea "principale" con marciapiede al centro munito di sottopassaggio. In mezzo ai due binari lato Alessandria al termine del marciapiede trova posto un ulteriore binario utilizzabile solo per precedenza da parte dei treni merci. Sempre lato Alessandria, dopo il fabbricato viaggiatori (colorato di un giallo sgargiante e di architettura elegante) trova posto un piccolo scaletto merci con magazzino, il tutto non utilizzato.

La linea, ora a doppio binario si snoda in mezzo alla campagna brulla delle risaie e silenziosamente si avvicina al capoluogo. Poco dopo Torreberetti attraversiamo il fiume Po con un ponte in muratura e curviamo verso sinistra, mentre dal lato opposto ci si affianca una linea a binario unico elettrificata: si tratta della linea Vercelli-Casale Monferrato-Alessandria, che da questo momento in poi condividerà i nostri medesimi binari fino al termine corsa.



Un regionale Pavia-Alessandria in partenza da Torrerberetti con D445 e vetture a media distanza.
Foto: Andrea De Berti

Superato un cavalcavia si apre di fronte a noi la grande stazione di Valenza, ad oggi visibilmente sovradimensionata rispetto alle esigenze effettive: si tratta di ben 6 binari di cui 5 dotati di marciapiede e i primi 3 anche del sottopassaggio. Tutti i treni salvo casi eccezionali fermano nei binari 1 e 2 di corretto tracciato.

La stazione è la tipica struttura realizzata durante la ricostruzione post-bellica negli anni '50, con elementi di scarso pregio estetico e più orientata sulla funzionalità. In poche parole si tratta di una cattedrale nel deserto.

Lato Alessandria, dopo il fabbricato viaggiatori trova posto un magazzino merci con un paio di binari di scalo, totalmente fuori uso come del resto la stragrande maggioranza delle stazioni che ne sono in possesso.

Superata Valenza la linea percorre un tratto di linea collinare fino a immettersi in una galleria piuttosto corta e rettilinea: è la galleria di Valenza, unica di tutta la linea e la seconda dalla nostra partenza a Monselice. Usciti dalla stessa il paesaggio cambia, non ci sono più le risaie ma qualche collina e nei tratti piani le coltivazioni di cereali.

Siamo arrivati all'ultima fermata, Valmadonna, con solo due binari passanti con marciapiedi e sottopassaggio e un piccolo fabbricato viaggiatori tipico delle stazioni secondarie. Anche qui l'affluenza è legata agli orari scolastici e pendolari, come tutte le stazioni di questa linea, che peraltro sta per finire: dopo un tratto in rettilineo senza molto da descrivere una ampia curva ci unisce alla linea Torino-Genova, mentre il ponte sul Tanaro ci dice che siamo arrivati ad Alessandria!



ALe724.065 e rimorchi appena partito da Valenza diretto a Cercelli.
Foto: Andrea De Berti

Alessandria è il nostro termine corsa. Descrivere una stazione tanto grande è difficoltoso, mi limito a dire che è uno snodo importante, dove la linea principale è appunto la Torino-Genova, mentre le linee afferenti sono la Alessandria-Piacenza (via Tortona-Voghera), la Alessandria-Ovada, la Alessandria-Castagnole delle Lanze e le tre linee da Vercelli, Novara e Pavia da dove siamo arrivati.

L'impianto viaggiatori è dotato di undici binari muniti di marciapiede, pensiline e sottopassaggi, più un binario tronco utilizzato dai treni per Casale Monferrato e Vercelli. Alcuni altri binari sono presenti in fondo ma solo per manovra.

La stazione è dotata di uno scalo merci in disuso dove ora trovano posto i mezzi del tronco lavori, un'area di ricovero con rampe di carico auto al seguito, utilizzate dai treni Autozug dalla Germania che qui hanno il capolinea, un deposito locomotive molto grande e fornito di parecchi mezzi oltre ad una seconda stazione denominata "Alessandria Smistamento" dove avviene tutto il traffico merci.

Tutto sommato un nodo importante dove vi fermano tutti i treni in passaggio.

Il servizio sulla linea come sulla linea da Codogno a Pavia è esclusivamente di tipo regionale, con cadenzamento di un treno ogni ora tra Pavia e Alessandria con qualche buco d'orario durante la metà della mattinata. Tutti i treni fermano in tutte le stazioni eccetto Cava Carbonara, servita invece dalla linea Pavia-Vercelli.

Da Torreberetti e da Valenza si sovrappongono le linee, anche queste secondarie, da Novara e Vercelli.

La linea è gestita da Trenord con automotrici e rimorchi del DL di Cremona, mentre le linee afferenti sono gestite dalla DTR Piemonte: ALn663 e minuetti tra Novara/Mortara e ALe724 da Vercelli/Casale Monferrato.

I frequenti treni merci per la raffineria di Sannazzaro sono gestiti dalle locomotive D345/D445 del DL di Torino, mentre talvolta vengono effettuati merci "a richiesta" nella medesima tratta (Alessandria-Sannazzaro) o nella parte rimanente (Sannazzaro-Pavia) da parte di altre imprese ferroviarie tra cui NordCargo con le DE520 e SBB Cargo con le G2000. Tra Torreberetti e Alessandria transitano anche i merci diretti al polo logistico di Mortara e verso il Nord Europa sul valico di Domodossola, anche se quasi tutti in orario notturno.



ALn668 + Ln664 + ALn668 appena giunti ad Alessandria da Pavia. Foto: Andrea De Berti

Il nostro viaggio invece termina qui. Non ha senso descrivere la tratta successiva fino a Torino come non ce l'ha avuto la descrizione della tratta da Venezia a Monselice. Sono tutte linee principali utilizzate da molti treni e ben conosciute. Mi sono limitato a descrivere invece questa lunga direttrice nascosta da 4 linee continue e avente le medesime caratteristiche di traffico, nella speranza di avere destato la curiosità di qualche appassionato desideroso di visitarne gli impianti, per un viaggio o anche per prendersi un po' di quel "sapore di ferrovia" che nel tempo sta andando sempre più perso nella modernità.
Arrivederci.

Per informazioni ...

Articolo: Andrea De Berti

Foto: Andrea De Berti, Riccardo Mainoldi, Alessandro Ruelè, Samuele Granata, Flavio Tecco, Maurizio Zanella.

per contatti:

http://www.trainsimhobby.net/viewpage.php?page_id=1

Andrea De Berti

Viaggio in Mediopadana, una direttrice "dimenticata"

download da www.trainsimhobby.net