

## Bologna: appunti di storia di un importante nodo ferroviario

### La stazione viaggiatori di Bologna Centrale

*Maurizio Finelli*

Fin dal primo apparire delle ferrovie in Italia, per la sua posizione geografica Bologna è stato il più importante nodo del nuovo sistema di trasporto che si andava diffondendo. Ma la storia ferroviaria bolognese è sempre stata caratterizzata da un alternarsi di situazioni di volta in volta gravate da insufficienze funzionali o rappresentative che, in qualche modo, hanno ridotto l'efficienza dell'impianto felsineo.

#### **Nascita della prima stazione di Bologna nel 1859**

I primi progetti prevedevano la realizzazione della stazione ferroviaria di Bologna fra Porta Lama e Porta San Felice, assecondando l'andamento della linea proveniente da Piacenza e diretta a Pistoia passando per Bologna. Dopo qualche tempo però la scelta cadde invece su un'area diversa, compresa fra la strada di circonvallazione di Bologna, la strada provinciale per Ferrara ed il canale Navile. La sede, posta nella prima periferia di allora, poco lontano da Porta Galliera, corrispondeva sostanzialmente all'attuale locazione. La vicinanza al sistema dei canali favoriva senza dubbio il trasporto delle merci che la stazione

doveva servire unitamente a quello dei passeggeri.

La stazione di Bologna venne inaugurata il 21 luglio 1859, in contemporanea con l'apertura all'esercizio della ferrovia Bologna-Piacenza. Le due coppie di treni giornalieri che percorrevano la suddetta linea impiegavano quasi sei ore per coprire i 147 km che dividevano Bologna da Piacenza.

Per la costruzione della stazione si fece ricorso a tecnici francesi (ritenendo che in Italia non ci fossero tecnici capaci di portare a termine una simile opera), che adottarono modelli e criteri costruttivi d'oltralpe. Venne dapprima richiesto l'intervento dell'ing. Lagout, ma il progetto redatto era modesto e comunque inadeguato all'importanza del ruolo ferroviario che la città avrebbe assunto in breve tempo. Deluse le aspettative, l'ing. Lagout venne licenziato e sostituito dall'ing. Protche, anch'egli francese, che provvide all'adeguamento logistico della stazione secondo le nuove necessità che si andavano delineando (vedi rivista "Al Sâs", n.18, pag. 62).

Molto saggiamente quest'ultimo preferì dotare rapidamente la stazione di nuovi impianti per procedere solo in

un secondo tempo all'ampliamento dei fabbricati. Il 1° settembre 1861 entrò in servizio la ferrovia Bologna-Rimini, il 26 gennaio 1862 fu la volta della Bologna-Ferrara ed infine il 18 agosto 1862 si aprì la Bologna-Vergato, primo tratto della futura Ferrovia Porrettana (vedi rivista "Al Sâs", n. 8, pag. 77).

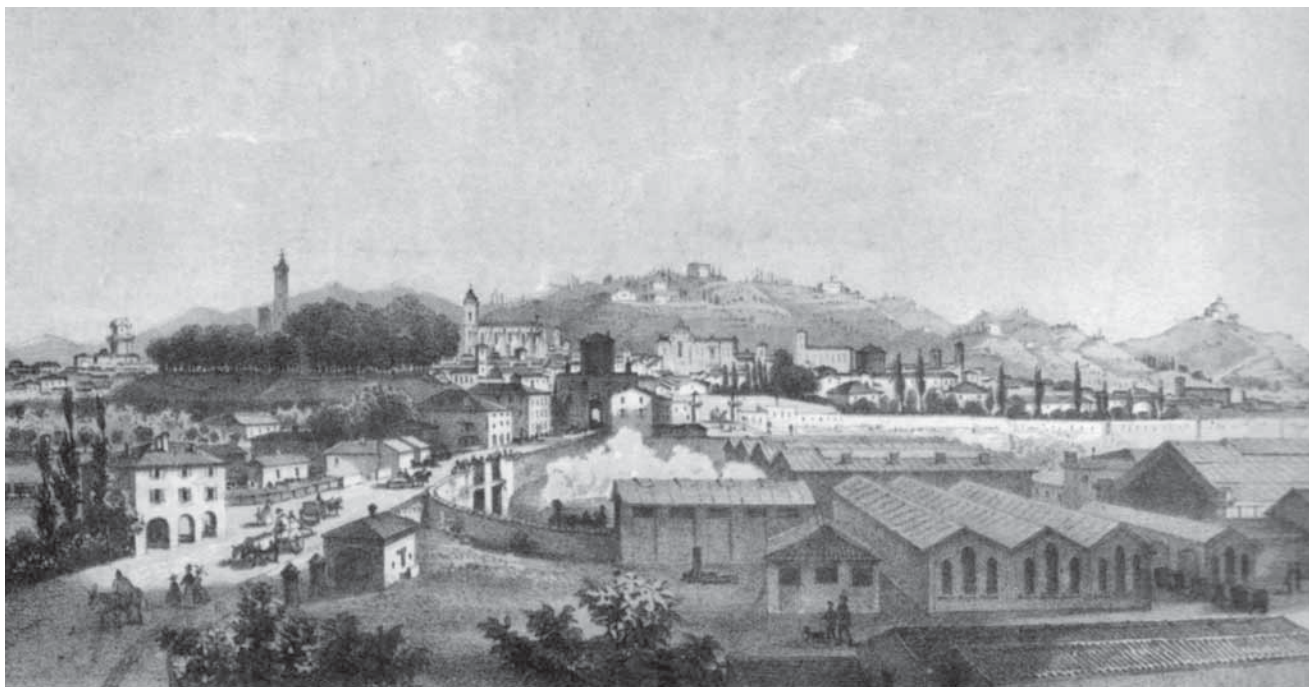
Per la cronaca, l'11 dicembre 1861 alcuni malviventi, travestiti da carabinieri e guardie di polizia, rapinarono la biglietteria della stazione; il bottino fu di 80.000 lire, non male per quei tempi!

La stazione era costituita da un ampio edificio dove al centro vi era un vasto atrio con l'edicola per i giornali e l'ufficio postale; in questa area trovavano posto anche l'ufficio biglietti, la consegna bagagli e l'ufficio del capostazione. Lateralmente, a est, trovavano posto le sale d'attesa ed il salone buffet, a ovest erano ubicati l'uscita viaggiatori, il ma-

gazzino bagagli e le Poste.

Bologna divenne così il punto di cerniera tra le due grandi reti ferroviarie che si erano suddivise longitudinalmente l'Italia: la Rete Mediterranea e la Rete Adriatica. Nel 1864 venne ultimata la grande tettoia metallica sopra i binari, opera della ditta H. Joret & C. ie di Parigi. Un anno prima, durante la costruzione, quattro capriate della grande volta erano crollate su alcune carrozze in sosta, senza causare, fortunatamente, danni alle persone. La superficie occupata dalla stazione era di 33.000 mq con grande spazio ancora disponibile per consentire nuovi ampliamenti. Il lato sud era chiuso da una cancellata in ferro battuto che divideva il piazzale di proprietà delle ferrovie dal terreno comunale.

Nel periodo 1864-1866 Bologna incrementò i volumi di traffico della stazione a causa di tre eventi che saranno deter-



**Fig. 1. La stazione di Bologna vista da fuori porta San Donato in una litografia del 1864 (da "Panorama della Strada Ferrata degli Appennini Bologna, Pistoja, Firenze", litografia G. Wenk, 1864)**

minanti nel panorama storico italiano, e precisamente:

- 1864: il completamento della ferrovia Porrettana (Fig. 1),
- 1865: il trasferimento della capitale d'Italia da Torino a Firenze,
- 1866: la terza Guerra d'Indipendenza che costrinse l'impianto emiliano a far fronte al trasporto di truppe, cavalli, munizioni, materiale d'artiglieria e vettovalie.

Nel solo primo mese di guerra si lavorarono ben 31.000 carri, e per questo fu necessario procedere immediatamente alla costruzione di nuovi binari e di nuovi piani caricatori. Ben presto anche i locali diventarono insufficienti e la grande affluenza dei viaggiatori rese difficile l'accesso alle biglietterie e alle sale d'attesa. Nemmeno il ristoratore riusciva a soddisfare tempestivamente i viaggiatori nel poco tempo disponibile durante le fermate. Anche la forte crescita delle industrie richiese un ampliamento della stazione che si iniziò a partire dal 1873. Per il servizio merci, a causa della ristrettezza dei piazzali e l'insufficienza dei binari, fu costruita una nuova stazione nell'area a ovest della stazione viaggiatori, compresa fra la linea per Piacenza e la strada delle Lame (l'attuale via Francesco Zanardi), che comprendeva 3.800 metri di binari con fabbricato per uffici e abitazioni, rimessa locomotive con rifornitore e un casello da guardiano.

### **L'ampliamento nel 1876**

La stazione viaggiatori venne in seguito ampliata con una serie di lavori, ultimati nel 1876, realizzati a cura dell'ing. Gaetano Ratti il cui progetto fu tanto apprezzato da diventare il progetto di

riferimento per la costruzione di altri fabbricati di stazione sul territorio nazionale (Fig.2).

Nel 1876 la stazione disponeva di 5 binari di corsa per i treni viaggiatori, posti sotto una tettoia in ferro, e due binari di servizio, all'esterno, per il collegamento con il deposito (Fig.3).

Il nuovo fabbricato viaggiatori, che è sostanzialmente quello visibile ancora oggi, si ispirava al tardo rinascimento italiano e gli interni furono curati dallo stesso Ratti che, per l'occasione, si rivelò anche valente architetto.

Per l'intervento sul fabbricato viaggiatori si fece ricorso alle migliori ditte dell'epoca: il professor Quadri di Firenze per gli stucchi interni, l'ebanista Morini di Firenze per gli intarsi, le ditte Gnudi di Bologna e Lorenzetti di Pistoia per l'illuminazione a gas a globi luminescenti, la ditta Levera di Torino per i serramenti, lo scultore Poggi di Firenze per i caminetti in marmo di Carrara, i pittori Busi e Samoggia di Bologna per gli affreschi. I pavimenti erano in marmo di Carrara e marmo di Verona, gli zoccoli esterni erano in granito rosso di Baveno e per il rivestimento bugnato si impiegò cemento di Kufstein.

Il fabbricato era diviso in tre parti, quella centrale a due piani per l'accesso, quelle laterali ad un piano per le partenze, a sinistra, e per gli arrivi, a destra. Erano inoltre previsti due corpi estremi a due piani, a sinistra per le sale d'attesa ed il ristoratore, a destra per gli uffici della stazione e l'uscita dei viaggiatori, la distribuzione dei bagagli e le Poste. Il fabbricato centrale era provvisto di una torretta con orologio e di una pensilina in ferro battuto per gli omnibus, costru-

ita dalla ditta Calzoni di Bologna, primo esempio in Italia di galleria per le carrozze. Fra il 1885 ed il 1905 l'illuminazione a gas venne estesa ai piazzali dei binari ed al deposito locomotive e si provvide all'ampliamento del piazzale con binari e piattaforme per le manovre. Contemporaneamente si avviarono i lavori di ammodernamento anche nell'area esterna circostante con l'intento di dare al viaggiatore in arrivo l'immagine di una grande città, obiettivo che non sarà mai completamente raggiunto in modo soddisfacente.

Nel 1898 la stazione contava 502 ferro-

vieri in servizio. Nel 1913 venne creato il Compartimento Ferroviario di Bologna con 10.208 ferrovieri e 1.070 km di linee, sottratte ai preesistenti compartimenti di Firenze, Ancona e Genova.

Nel 1904 la prima tranvia elettrica collegò Piazza Vittorio Emanuele II con la stazione ferroviaria.

Tra il 1924 ed il 1926, in vista dell'apertura della nuova ferrovia Direttissima, la stazione subì una radicale ristrutturazione ad opera degli ingg. Ezio Bianchi e Leonida Barigazzi che eliminarono la cancellata in ferro battuto e realizzarono i due sottopassaggi colleganti i binari

**Fig. 2. Il fabbricato viaggiatori della stazione centrale di Bologna nel suo aspetto originario, molto simile a quello odierno (foto tratta dal volume "Cinquantenario delle Ferrovie dello Stato 1905-1955" Ed. CIFI Ristampato da Ed. DueGi nel 2002)**





**Fig. 3. Il piazzale dei binari della stazione centrale di Bologna con la grande tettoia metallica (foto tratta dal volume “Ferrovie Italiane-150 anni di storia” Editori Riuniti, 1988)**

con l'atrio arrivi e l'atrio partenze, il nuovo ponte stradale a tre luci in cemento armato del cavalcavia di Galliera e l'ampliamento del piazzale a 16 binari con la costruzione del Piazzale Ovest. Anche la grande tettoia in ferro e vetro fu eliminata e sostituita con pensiline. Purtroppo durante questi interventi molte opere artistiche risalenti al 1876 vennero insensatamente demolite da devastanti ristrutturazioni.

Negli anni '30 si realizzò un impianto per il Controllo del Traffico tramite apparati elettrici comandati da tre cabine, in

seguito ridotte a due. Negli stessi anni venne creato il primo “Nucleo Dirigenti Centrali” d'Italia che aveva in carico la gestione del traffico ferroviario sulla linea Porrettana, di quello da Modena a Castel San Pietro Terme, da Bologna a Castelmaggiore e da Bologna a Taverne.

### **La ristrutturazione nel 1934, il dopoguerra e l'attentato del 2 agosto 1980**

Ma fu nel 1934, con l'apertura della nuova Direttissima Bologna-Firenze, che la struttura degli impianti della stazione di



**Fig. 4. Una delle cabine di controllo del traffico tramite apparati elettrici (foto tratta dal volume “Cinquantenario delle Ferrovie dello Stato 1905-1955” Ed. CIFI Ristampato da Ed. DueGi nel 2002)**

Bologna assunse l'aspetto odierno (vedi rivista "Al Sâs", n. 11 pag. 103).

Con la seconda guerra mondiale la stazione fu bombardata a più riprese fra l'estate del 1943 e la fine del conflitto e i danni inflitti all'impianto furono ingenti, biglietteria e ristorante furono rasi al suolo ed altri servizi resi inservibili. In attesa del suo ripristino il servizio ristorante venne trasferito a bordo di due vecchissime carrozze ristorante, risparmiate dai bombardamenti, collocate presso il terminale del binario 1 del Piazzale Ovest.

La torretta dell'orologio, la tettoia metallica per gli omnibus e la fontana della

piazza, eretta a ricordo dei caduti della Direttissima, furono definitivamente demolite al termine del conflitto, a seguito dei gravi danni riportati durante i numerosi bombardamenti subiti dalla stazione.

Nel dopoguerra, con l'espandersi della città, la posizione della stazione, da periferica che era, divenne veramente centrale, collocata vicino al centro storico e alle più importanti attività economiche.

Nel 1957 venne attivato il primo impianto in Italia di Controllo Traffico Centralizzato (C.T.C.) che consentiva la gestione di decine di chilometri di linee ferroviarie

**Fig. 5. Veduta del deposito locomotive di Bologna (foto tratta dal volume "Cinquantenario delle Ferrovie dello Stato 1905-1955" Ed. CIFI Ristampato da Ed. DueGi nel 2002)**





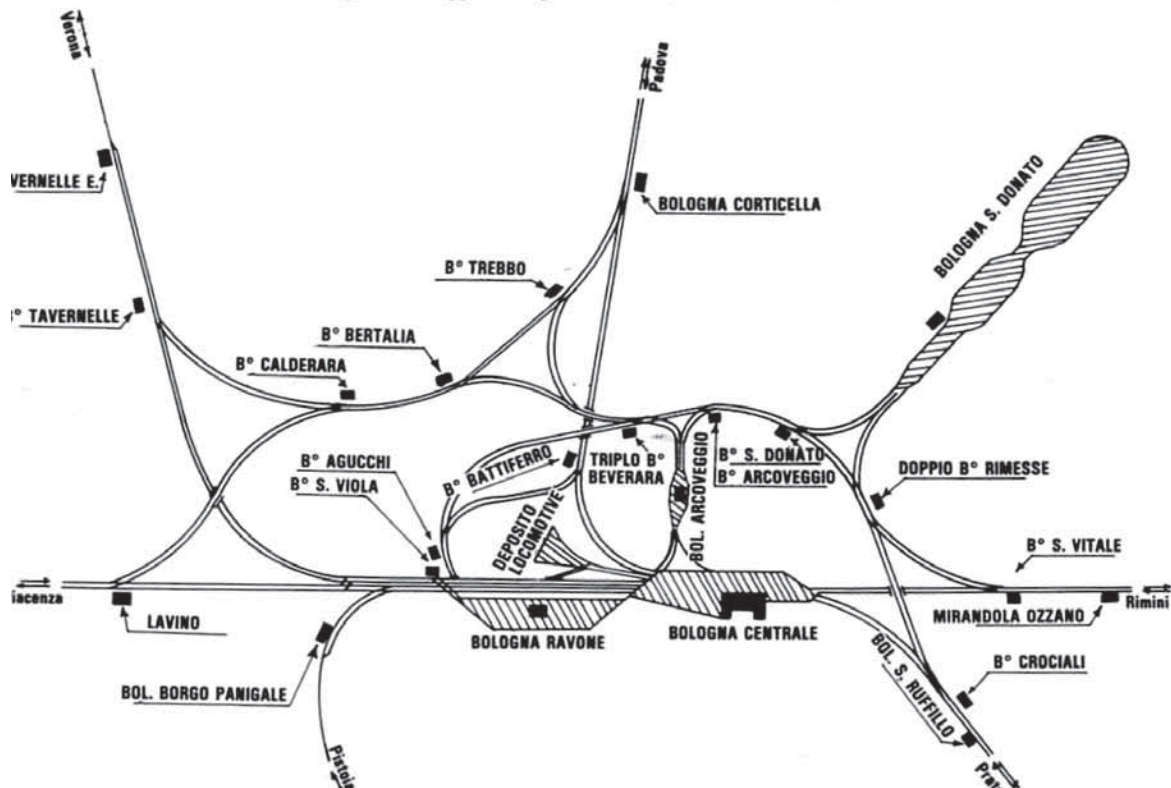
**Fig. 6. Pianta della “Linea di Cintura” di Bologna (tratta dal volume “Uomini, Monti, Ferrovie” DLF Bologna, 1984)**

senza l'intervento di personale nelle stazioni lungo le linee (Fig. 4).. Purtroppo, il 2 agosto 1980 la stazione di Bologna fu oggetto di un gravissimo attentato terroristico che distrusse completamente l'ala ovest, danneggiò il piazzale dei taxi ed un treno in sosta sul primo binario, e provocò la morte di 85 persone ed il ferimento di altre 200. Uno degli orologi dell'edificio centrale è ancora oggi fermo alle ore 10.25, orario in cui fu bloccato a causa dell'esplosione. Oggi, oltre a questo simbolo, a ricordare l'orrendo attentato restano: il cratere della bomba, lo squarcio sul muro della sala d'attesa, la lapide con i nomi delle vittime e un pannello (con un'immagine

del Teatro Comunale) che era collocato nella sala d'attesa dove avvenne l'esplosione, con gli angoli bruciati, salvato dalle macerie da un ferroviere oggi in pensione. La stazione di Bologna Centrale conta oggi un volume di traffico di 58 milioni di viaggiatori all'anno ed è il più importante nodo per lo smistamento del traffico ferroviario in Italia, in quanto su di esso convergono le principali linee provenienti dal nord della penisola che proseguono poi verso Firenze ed Ancona. I treni giornalieri in transito sono circa 800, il che indica che Bologna Centrale è la stazione più trafficata d'Italia assieme a Roma Termini.



**LINEA DI CINTURA-LAVINO-BOLOGNA S. RUFFILLO e raccordi di: Tavernelle Emilia, Bologna Corticella, Bologna Arcoveggio, Bologna S. Donato, Mirandola Ozzano.**



**Fig. 7. Schema della "Linea di Cintura" di Bologna (tratto da "Orario Generale di Servizio FS" Fascicolo 86, 1995)**

Tuttavia la struttura otto-novecentesca dell'impianto è ormai inadeguata al traffico ed alle nuove linee veloci, e necessita di una radicale trasformazione. Fra i vari progetti sembrava dovesse realizzarsi quello dell'architetto Bofill che prevedeva l'abbattimento completo dei vecchi fabbricati e la costruzione di una piattaforma a ponte sui binari, sostenuta da due torri alte 120 m, sulla quale avrebbe trovato posto un polo commerciale. Interessi economici contrastanti e ideologie conservatrici hanno fatto fallire il progetto, anche nella successiva variante che prevedeva il mantenimento dei vecchi edifici ottocenteschi. Pertanto i lavori di ammodernamen-

to che oggi interessano la stazione di Bologna sono quelli che riguardano la costruzione della linea ad "Alta Velocità" Milano-Bologna-Firenze. Per questi treni, che viaggeranno a velocità fino a 300 km/h, è in fase di costruzione una stazione sotterranea lunga 642 m e provvista di quattro binari. Questi lavori hanno richiesto la soppressione degli ultimi cinque binari più distanti dal fabbricato di stazione. Quando saranno ultimati i lavori riguardanti le linee ad Alta Velocità, si prevede l'attivazione del Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale, destinato a collegare con sei differenti linee tutte passanti per la stazione Centrale (da S1 a S6), i centri

abitati della provincia bolognese con il capoluogo felsineo similmente a quello che già avviene nelle principali città europee. Ancora una volta siamo a chiederci se la nuova stazione di Bologna, ammodernata ma non completamente ristrutturata, riuscirà a fronteggiare gli incrementi dei volumi di traffico senza rischiare la congestione.

### **Le Officine Grandi Riparazioni, il Deposito Locomotive e la “Linea di Cintura”**

Assieme alla stazione viaggiatori, inaugurata nel 1859, vennero costruite le officine per la riparazione del materiale rotabile, ma rimasero in servizio un solo anno in quanto, per le necessità del parco veicoli in essere, si ritennero sufficienti le potenzialità delle vicine officine di Firenze e Verona.

Dieci anni più tardi, nel 1869, a causa del costante aumento del traffico le officine



**Fig. 8. Il fascio direzioni di Bologna San Donato attorno agli anni '50 del secolo scorso (foto tratta dal volume “Cinquantenario delle Ferrovie dello Stato 1905-1955” Ed. CIFI Ristampato da Ed. DueGi nel 2002)**

di Bologna vennero riaperte e destinate alla sola riparazione dei veicoli trainati (carri merci e carrozze passeggeri). In seguito furono oggetto di diversi ampliamenti e, nel 1899 con un organico di 300 operai, si ripararono 2.014 carrozze e 4.254 carri merci.

Oggi le Officine Grandi Riparazioni (O.G.R.) sono ancora funzionanti e specializzate nella riparazione e manutenzione dei moderni elettrotreni.

La stazione di Bologna era dotata anche di un Deposito Locomotive per il ricovero, la manutenzione e le piccole riparazioni delle locomotive destinate alla trazione dei treni (Fig. 5).

Il Deposito Locomotive era inizialmente situato presso la strada comunale Mascarella, l'attuale via Stalingrado, ma con l'avvento della trazione elettrica, nel 1929, venne sostituito da un nuovo fabbricato collocato in un'area compresa fra le linee per Milano e per Ferrara, dove è tuttora funzionante. Il vecchio Deposito, parzialmente smantellato, è oggi sede del Dopolavoro Ferroviario, e mantiene la caratteristica forma semicircolare risalente ai tempi della trazione a vapore.

Dopo la realizzazione definitiva dei collegamenti con le principali città (Milano, Verona, Padova, Ancona, Pistoia e Firenze), la stazione di Bologna raggiunse ben presto la saturazione, in quanto, con soli cinque binari, doveva provvedere alla gestione del traffico da nord a sud di tutti i treni passeggeri e merci. Inoltre i treni diretti sulla ferrovia Porrettana dovevano sostare per il cambio della locomotiva e l'inversione di marcia, con notevoli perdite di tempo.

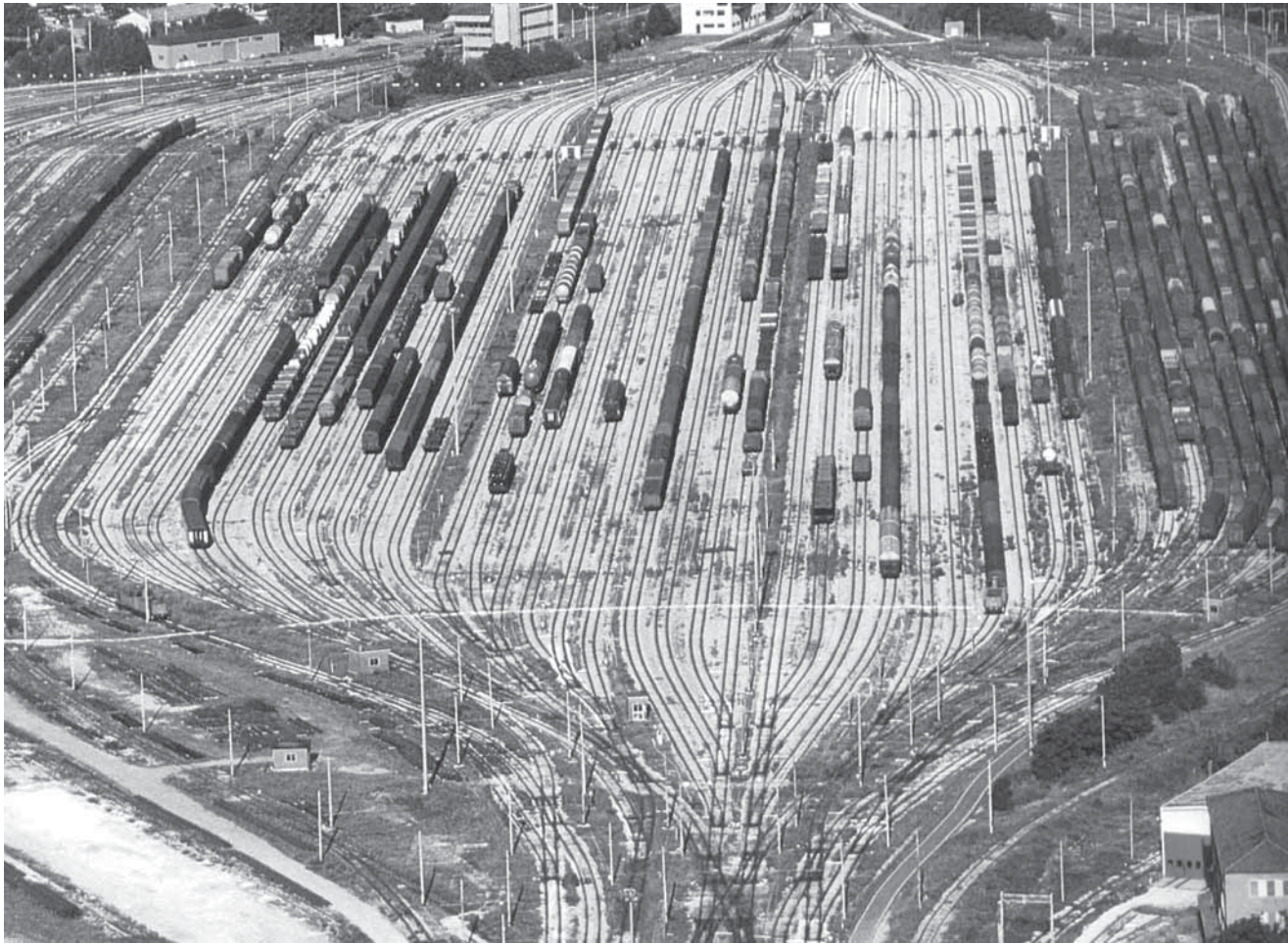
I primi interventi migliorativi si realiz-

zarono nel 1925 con l'attivazione del Bivio Lavino, che consentiva di instradare il traffico merci direttamente sulla Porrettana, e con l'apertura della stazione merci di Bologna Ravone (situata a ovest della Stazione Centrale), nella quale era possibile concentrare completamente il traffico dei treni merci, al di fuori della stazione viaggiatori. Ma con l'apertura della nuova ferrovia Direttissima Bologna-Prato un consistente traffico merci avrebbe nuovamente attraversato la stazione Centrale. Si pensò così di realizzare una circonvallazione ferroviaria, la cosiddetta "Linea di Cintura", che si sviluppava da est a ovest, correndo a nord della città, per convogliare tutto il traffico merci al di fuori della stazione viaggiatori (Fig.6 e 7).

Tale linea aveva origine presso la stazione di Bologna San Ruffillo, sulla nuova Direttissima Bologna-Prato, ed era raccordata alla linea di Ancona, per consentire ai treni merci delle linee di Firenze e di Ancona di girare attorno alla città fino alla stazione merci di Bologna Ravone.

Nel frattempo intervenne la decisione di costruire una nuova grande stazione di smistamento con annesso deposito locomotive (che avrebbe assunto la denominazione di Bologna San Donato) che relegava l'antico scalo di Bologna Ravone, opportunamente riordinato, al solo traffico locale, e accresceva l'importanza della "Linea di Cintura" che doveva necessariamente essere raccordata con tutte le altre linee esistenti.

Nel 1941, con l'esclusione di cambiamenti di poco conto, la "Linea di Cintura" assumeva l'attuale configurazione e venivano attivate due brevi tratte che la



**Fig. 9. Il fascio direzioni di Bologna San Donato oggi (foto tratta dal volume “Bologna guardata dal cielo” Ed. Pendragon 2006)**

congiungevano con la nuova stazione merci di Bologna San Donato, a quel tempo la più grande d’Europa.

Per quanto riguarda le sue caratteristiche di costruzione, la “Linea di Cintura” è a doppio binario, elettrificata in corrente continua alla tensione di 3 kV, corre su un alto rilevato e, per consentire il passaggio di strade e corsi d’acqua, si sono costruiti 24 manufatti con luce inferiore a 12 m e 7 con luce maggiore, fra i quali è opportuno ricordare il ponte obliquo sul Navile, con luce di 26 m.

Essa si sviluppa per circa 50 km, comprende quindici “Bivi” per il collega-

mento con tutte le direttrici esistenti, ed il traffico è limitato ai soli treni merci.

Ogni bivio richiedeva la presenza di un Dirigente Movimento (Capostazione) e di un Ausiliario, e complessivamente il numero di agenti necessari era troppo elevato per una gestione economicamente sostenibile.

Si decise così, nel 1957, come è già stato detto, l’introduzione dell’impianto Controllo Traffico Centralizzato (C.T.C.), un sistema mutuato dalle ferrovie statunitensi, che consentiva la gestione del traffico su tutta la “Linea di Cintura” con due soli Dirigenti Movimento: un “opera-

tore” addetto alla circolazione dei treni e una “spalla” addetto alla burocrazia. I lavori iniziarono nell’immediato dopoguerra e vennero affidati alla società SASIB di Bologna, a quel tempo azienda leader nella progettazione e nell’esecuzione degli impianti di segnalamento ferroviario.

I previdenti progettisti di quel tempo avevano effettuato espropri per la costruzione di quattro binari, ma questa opzione purtroppo non fu opportunamente sfruttata e questa linea, che allora correva in aperta campagna, oggi avrebbe potuto servire, con pochi cambiamenti, da metropolitana al servizio dei popolosi quartieri bolognesi sorti nel frattempo nelle sue immediate vicinanze.

### **La stazione merci di Bologna San Donato inaugurata nel 1941**

La stazione merci di Bologna San Donato è oggi il più grande scalo di smistamento ferroviario italiano e uno tra i maggiori al mondo. Al momento della sua entrata in servizio nel 1941 era l’impianto più grande d’Europa (Fig.8).

È composto da quattro fasci di binari per una lunghezza di 4 km: fascio arrivi, fascio direzioni, fascio partenze nord, e fascio partenze sud. Ogni fascio di binari è gestito da un Capostazione e pertanto può essere considerato come una stazione a sé stante. L’impianto è ubicato alla periferia nord-est di Bologna, oltre la tangenziale, nell’omonimo quartiere San Donato ed è collegato tramite due raccordi alla “Linea di Cintura”.

Uno scalo di smistamento è un impianto ferroviario dove avviene la scomposizione dei treni merci in arrivo,

e la composizione dei treni merci in partenza, selezionando (ovvero smistando) i singoli carri in base alla loro destinazione. Fino alla fine degli anni ’30 lo scalo merci in uso era quello di Bologna Ravone, già sopra citato, posto nelle immediate vicinanze ad ovest della Stazione Centrale. Dopo la costruzione della nuova stazione merci di Bologna San Donato, nel 1941, si mantenne attivo lo scalo di Bologna Ravone, solamente per le derrate alimentari, data la vicinanza dello stesso a Bologna Arcoveggio che serviva il vicino mercato ortofrutticolo.

Negli anni ’70 si registrò la massima espansione del traffico merci su rotaia e lo scalo di Bologna San Donato venne ampliato. Ma a partire dagli anni ’80 il volume del traffico merci in transito subì un ridimensionamento, a causa dell’incremento del traffico su gomma e dell’impiego delle spedizioni tramite containers, effettuate con treni completi che non richiedono alcuna operazione di smistamento. Questi ultimi fanno capo alla nuova stazione di Bologna Interporto.

E’ comunque mia opinione che la diminuzione del traffico merci su ferro sia anche il frutto di una miope politica adottata dalle nostre ferrovie, che hanno smantellato tutti gli impianti merci delle piccole e medie stazioni, decretando, di fatto, la soppressione delle spedizioni a carro tramite il vettore ferroviario, ritenute poco remunerative, e facendo finta di ignorare che “tagliando continuamente i cosiddetti rami secchi si corre il rischio di fare seccare tutta la pianta”.

Polemiche a parte, i convogli lavorati oggi nello scalo di smistamento di Bologna San Donato sono molto meno

numerosi di un tempo, quando il loro andirivieni era praticamente continuo. L'impianto di Bologna San Donato ha subito ingenti danni nel corso della seconda guerra mondiale, ed il ritorno alla normalità è stato possibile il 3 maggio 1947, ma solo nel 1950 è stata ripristinata la trazione elettrica a corrente continua fra le stazioni di Bologna Centrale, Bologna San Donato e Bologna Arcoveggio (Fig. 9).

### **Cronologia**

1859 Inaugurazione della stazione di Bologna progettata dall'ing. Lagout. Apertura della ferrovia Bologna-Piacenza ed inizio dell'attività delle Officine Grandi Riparazioni

1860 Chiusura delle Officine Grandi Riparazioni il cui lavoro viene assorbito dalle Officine di Firenze e di Verona. L'ing. Protche progetta l'adeguamento logistico della stazione di Bologna (v. "Al Sâs", n. 18, pag. 62)

1861 Apertura della ferrovia per Rimini.

1862 Apertura della ferrovia per Ferrara e di quella per Vergato

1863 Viene inaugurata dal Re Vittorio Emanuele II la Ferrovia Porrettana che attraversando l'Appennino collega Bologna con Porretta e Pistoia (v. "Al Sâs", n. 8, pag. 77)

1864 Completamento della Ferrovia Porrettana per Pistoia.

1865 Trasferimento della capitale d'Italia da Torino a Firenze

1866 Terza Guerra d'Indipendenza

1869 Riapertura delle Officine Grandi Riparazioni (O.G.R.)

1873 Ampliamento della stazione di

Bologna e costruzione di un nuovo fabbricato a cura dell'ing. Ratti. Costruzione di una stazione merci separata da quella viaggiatori

1876 Ultimazione dei lavori di ampliamento della stazione di Bologna

1885 Ampliamento dei binari ed estensione dell'illuminazione a gas a tutto il piazzale

1913 Creazione del Compartimento Ferroviario di Bologna.

1925 Apertura del "bivio Lavino" e della stazione merci di Bologna Ravone

1926 Ristrutturazione della stazione di Bologna a cura degli ingg. Bianchi e Barigazzi con costruzione dei sottopassaggi e del cavalcavia di Galliera ed ampliamento dei binari con l'apertura del Piazzale Ovest

1929 Apertura del nuovo Deposito Locomotive

1930 Realizzazione dell'impianto per il controllo del traffico tramite apparati elettrici

1934 Apertura della nuova ferrovia Diritissima per Prato

1941 Apertura del nuovo scalo di smistamento merci di Bologna San Donato e completamento della "Linea di Cintura"

1947 Ritorno alla normalità per lo scalo merci di Bologna San Donato dopo i danni subiti durante la seconda guerra mondiale

1950 Ripristino della trazione elettrica fra le stazioni di Bologna Centrale, Bologna Arcoveggio e Bologna San Donato

1957 Attivazione del primo impianto, in Italia, di Controllo Traffico Centralizzato (C.T.C.) per la gestione del traffico fer-

roviario del nodo di Bologna.  
1980 Attentato terroristico alla stazione  
di Bologna del 2 agosto il cui bi-

lancio è molto pesante, in quanto  
si contano 85 morti ed oltre 200  
feriti

**Note bibliografiche:**

M. Panconesi M. Collina S. Franchini, *Cara Porrettana...*, Ed. Ponte Nuovo, 1982

A. Nicolardi, *La Direttissima Bologna Firenze*, Ed. Ponte Nuovo, 1985

M. Panconesi, *Le ferrovie di Pio IX*, Ed. Calosci, 2005

F. Formentin P. Rossi, *Storia dei trasporti urbani di Bologna*, Ed. Calosci, 1990

M. Panconesi, *Porrettana senza fumo*, Ed. La Vaporiera, 2002

M. Panconesi, *La Direttissima degli Appennini*, Ed. Calosci, 2002

R. Dirindin E. Pirazzoli, *Bologna Centrale: città e ferrovia fra metà 800 e oggi*, Ed. Clueb, 2008

“ *La storia non è altro che lo sforzo disperato degli uomini di dar corpo ai più chiaroveggenti fra i loro sogni.*

Albert Camus, scrittore francese, 1913-1960, *Actuelles*

”