

# Scalo S. Donato – Ieri ed oggi

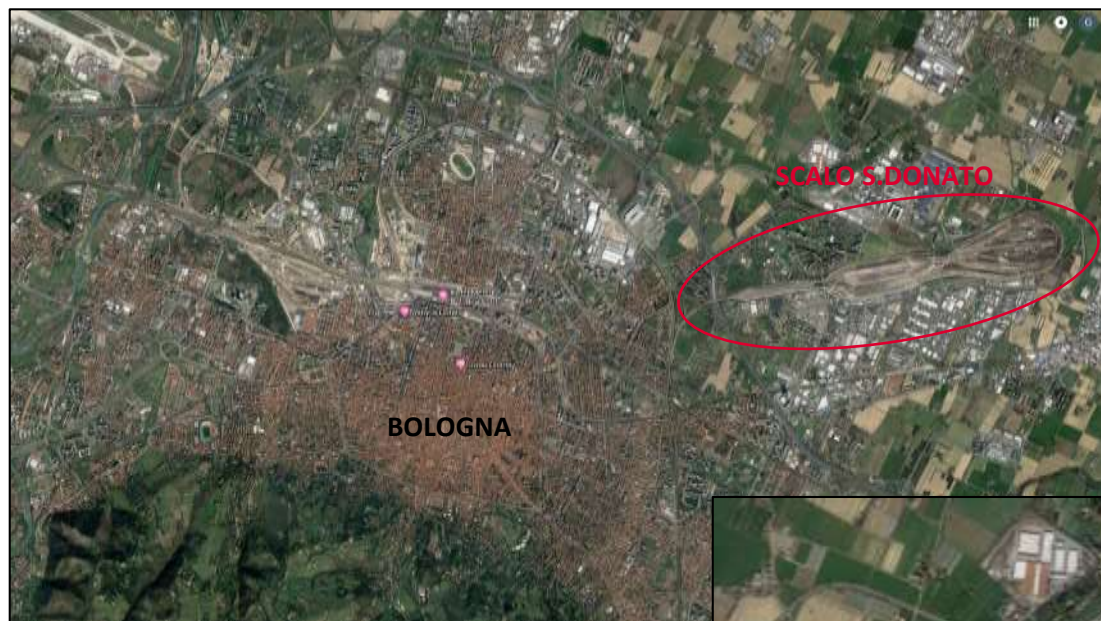
L'origine ed il futuro dello scalo

Ing. Vincenzo Cefaliello

Direttore Produzione DTP Bologna



# Scalo S. Donato le origini



Nel periodo fra le due guerre mondiali vennero eseguite notevoli migliorie al sistema ferroviario italiano. Spiccano nel territorio emiliano / bolognese la costruzione della linea Direttissima Bologna-Firenze, la linea di cintura di Bologna e la costruzione dello scalo di smistamento merci di Bologna **S. Donato**.

Fino alla fine degli anni trenta l'unico scalo merci in uso era quello di Bologna Ravone. L'incremento di traffico richiese uno scalo ben maggiore per cui nel 1941 si decise di costruirne uno nuovo «**SCALO MERCI S.DONATO**» e mantenere Bologna Ravone solo per i carichi minori

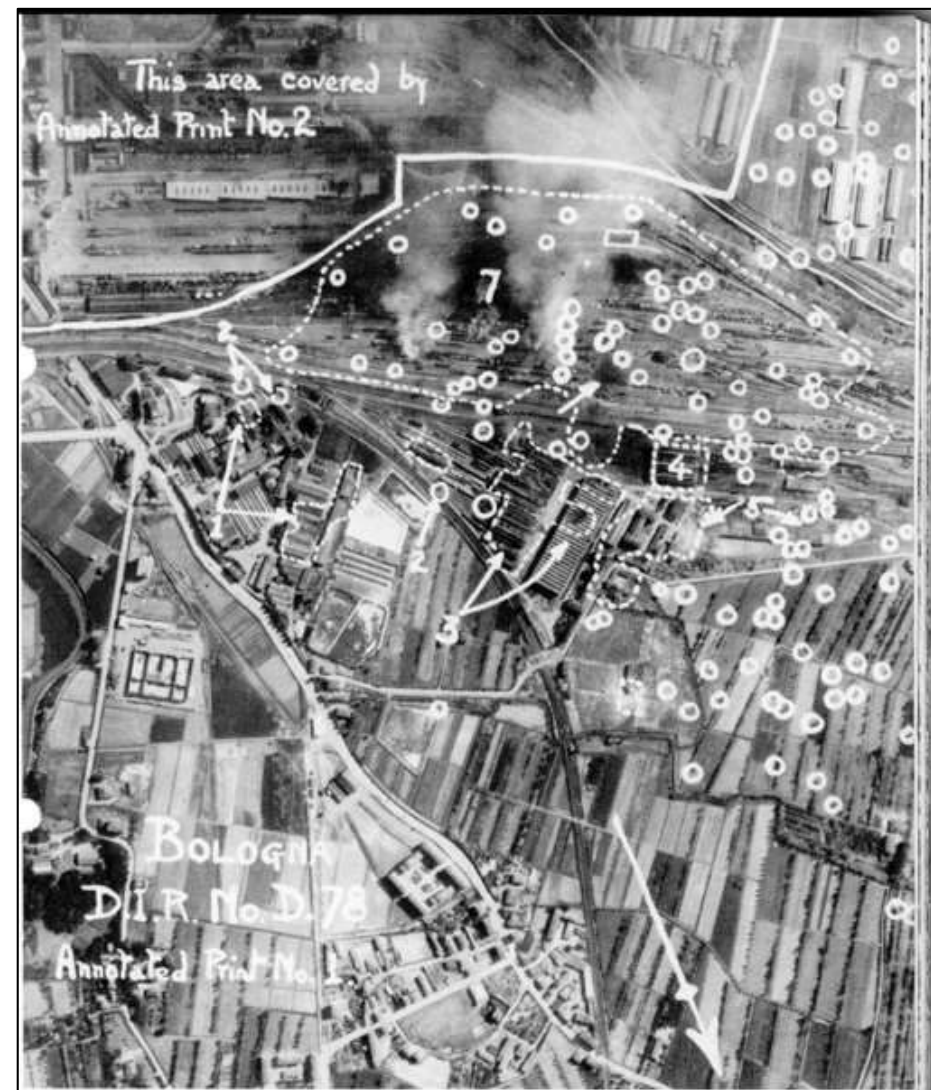




# Scalo S. Donato i danneggiamenti del 2° conflitto mondiale

Il **7 aprile 1944** viene bombardato lo scalo ferroviario di San Donato, che gli americani chiamano la Stazione Nuova. Partecipano all'attacco 130 bombardieri Liberator, che sganciano quasi **5000 bombe**.

Sarà preso nuovamente di mira dai bombardamenti alleati negli anni successivi, due formazioni di fortezze volanti americane (51 aerei appartenenti al 97° e al 99° Bomb Group del 5. Wing), partite dalle loro basi in Algeria, scaricano **150 tonnellate di bombe** sullo scalo ferroviario di Bologna, considerato "**the most important railway centre in Italy**".



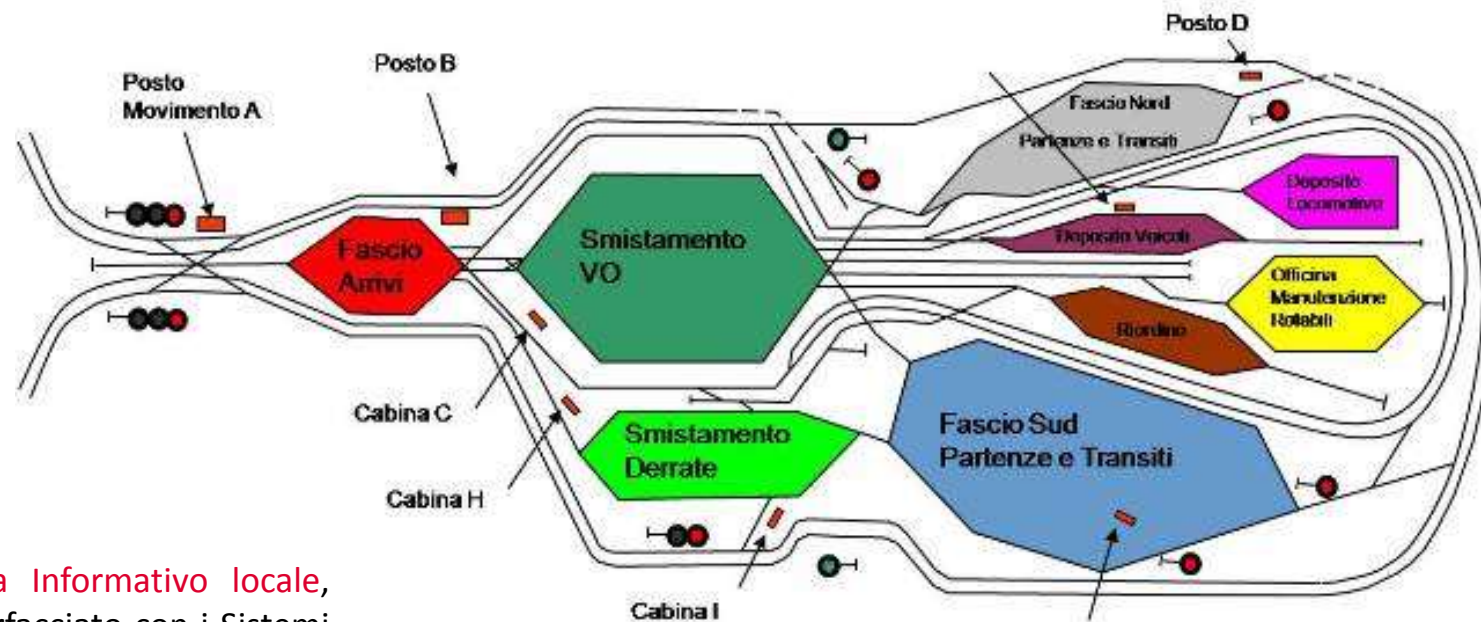
# Scalo S. Donato lo sviluppo del dopoguerra

Alla fine della guerra, la ricostruzione dello scalo fu rapidissima, già nel 1946 lo scalo era di nuovo operativo e come per tutte le attività «industriali» italiane ebbe un continuo sviluppo nel traffico fino alla metà degli anni ottanta.

Negli **anni settanta**, in coincidenza con la massima espansione del traffico merci su rotaia, lo scalo San Donato fu ampliato con aggiunte di binari nel fascio destinazioni e partenze. A partire dalla fine degli **anni ottanta**, in concomitanza con il notevole sviluppo del **traffico merci su gomma** il volume del traffico merci smistato nello scalo iniziò a subire delle fasi di ristagno / contrazione.

Nella seconda metà degli anni ottanta lo scalo fu interessato da un profondo processo di rinnovamento tecnologico, che ha portato all'automazione della **Sella di lancio "Derrate"** nel febbraio 1987, con l'entrata in esercizio della **cabina H**, e della nuova sella V.O. nel dicembre del 1993, incrementando notevolmente le condizioni di sicurezza degli operatori dello scalo.

Contestualmente venne sviluppato il **Sistema Informativo locale**, entrato in esercizio nell'aprile del 1992 ed interfacciato con i Sistemi Operativi di governo del lancio e con il sistema di Controllo Centralizzato Rotabili nazionale.



*Rappresentazione schematica dello scalo di Bologna San Donato*



# Scalo S. Donato l'organizzazione dello smistamento

Tutto lo scalo è racchiuso dentro una **linea periferica di circolazione detta circolazione esterna (5)** a doppio binario connessa con la linea di **cintura di Bologna (1)** all'inizio del **fascio arrivi (6)**. I treni arrivano a questo primo fascio composto da 26 binari poi vengono sezionati secondo le singole destinazioni dei carri merci e spinti verso due **selle di lancio (9)**. I carri in movimento libero giungono, nel secondo gruppo di fasci binari, i due **fasci direzioni (10)**, composti da un totale di 62 binari. In questi fasci si formano i convogli suddivisi per destinazione. Essi poi vengono portati nei due **fasci partenze nord (13) e sud (12)** composti rispettivamente da 24 e 25 binari. Da qui i treni vengono istradati sulla linea di circolazione esterna (5) dopo avere compiuto una larga curva a 180°, e quindi vengono istradati sulla linea di cintura da dove è possibile raggiungere tutte le destinazioni (1).



- Linea di circolazione esterna (5)
- Fascio arrivi - 26 binari (6)
- Selle di lancio (9)
- Fasci direzioni - VO: 42 binari, e DE: 21 binari (10)
- Fascio partenze nord (Posto D) - 24 binari (13)
- Fascio partenze sud (Posto E) - 25 binari (12)

# Scalo S. Donato il futuro

Verso la fine degli anni '90 il mutamento della strategia di gestione del traffico merci nel paese abbandonò progressivamente il traffico “diffuso” verso l’effettuazione del traffico a “**treno completo**”. Tale nuova strategia fece sì che le necessità di smistamento dei carri andarono progressivamente in diminuzione. Si passò dalla media di **1.200 carri giorno smistati della metà degli anni '90** a **poche centinaia di carri/settimana smistati verso gli anni 2009/2010**.

L’impianto automatico di smistamento pensato negli anni '80 per migliaia di carri/giorno diventò sovradimensionato rispetto le necessità di smistamento e conseguentemente «**antieconomico**» rispetto al traffico da gestire. Fu così che **nel 2012** quando le necessità di smistamento erano oramai ridotte a poche decine di carri giorno, in occasione del “fermo estivo” per manutenzione, **le selle non furono più riattivate** e nello stesso periodo venne anche **interrotta** la circolazione treni sulla “**circolazione esterna**”.

All’inizio del **2017** venne l’idea di realizzare su parte del sedime della circolazione esterna il “**nuovo circuito prova rotabili**” andando a riutilizzare gran parte della circolazione esterna precedentemente abbandonata.



**Grazie**

