

LA FERROVIA TRANSPADANA PAVIA – CREMONA – MANTOVA – MONSELICE

di Mirko Confaloniera



La ferrovia "Transpadana" (detta anche "Mediopadana") è un sistema ferroviario di 224 chilometri che collega Pavia a Monselice (Padova). È un insieme di linee ferroviarie secondarie (tecnicamente dette "complementari") per la quasi totalità del percorso costituite da binario unico, che tagliano la Pianura Padana orizzontalmente da ovest a est, attraversando e unendo fra loro nodi ferroviari come Codogno, Cremona, Mantova e Legnago. Da Pavia a Casalpusterlengo la linea non è elettrificata, ma si viaggia solo su littorine o treni a trazione diesel. Risulta a doppio binario solo nei brevi tratti tra Casalpusterlengo e Codogno (tratto in comune con la Milano-Bologna) e tra Cerea e Legnago (tratto in comune con la Verona-Rovigo). Fino agli anni '80 esistevano treni locali che univano direttamente Pavia con Mantova. Adesso, per farla tutta, è necessario effettuare almeno 2-3 scali. Il primo tratto (da Pavia a Cremona) fu costruito nel 1866, concepito nell'ottica di un collegamento tra Brescia e il Piemonte orientale, il cui punto d'innesto sarebbe dovuto essere Pavia. La costruzione della linea Pavia-Cremona-Brescia e il suo esercizio furono affidati prima alla S.I.S.F.M., per poi passare sotto l'egida delle Ferrovie dello Stato nel 1905 (l'elettrificazione da Codogno a Cremona venne attivata nel 1977). Il tratto Cremona-Mantova fu inaugurato nel 1874, mentre l'ultimo pezzo, da Manto-

va a Monselice, fu aperto soltanto fra il 1885 e il 1886. Lo l'ho percorsa tutta per raggiungere Venezia in giornata. Da Pavia a Cremona c'è un treno diretto alla mattina alle ore 8:06, che arriva a Cremona alle ore 9:55. Un'ora e cinquanta minuti per compiere i soli 76 km che dividono le due città lombarde, ma la "lentezza" permette di ammirare il bellissimo e spettrale paesaggio della Bassa Pavese. Soprattutto in autunno, i nuovi treni diesel a moderna livrea Stadler GTW fanno apprezzare il viaggio fra colori grigi, stando comodamente seduti in spaziosi scompartimenti aperti, dotati di grandi finestrini sull'esterno. Fino a Motta San Damiano la linea compie un percorso "metropolitano", attraversando Pavia



dal bellissimo Castello Visconteo all'affascinante ponte sulle chiuse e cascate del Naviglio Pavese. Dopo gli ultimi quartieri periferici, iniziano le piccole stazioncine di campagna poste in mezzo al nulla, come la già citata Motta San Damiano e l'ancor più piccolo scalo di Albuzzano (un casello con un minuto marciapiede). Belgioioso è il primo medio-grosso centro, dove si scorge finalmente un po' di anima viva attorno ai binari. La stazione è uno scalo detto di "precedenza": i capotreni scendono dal convoglio e azionano un ingranaggio posto a ridosso dell'edificio della stazione chiamato R.A.R. (Rilevamento Attraversamento a Rasò)

che permette al D.C.O. (Dirigente Centrale Operativo che gestisce il tratto di linea) di aprire il segnale e quindi fare entrare in stazione il treno incrociante. Una ferrovia forse un po' antiquata e d'altri tempi, ma molto affascinante e "romantica". Dopo il mega stabilimento della Galbani fra Corteolona e Santa Cristina, a Miradolo Terme si scorgono sulla sinistra le piccole alture dei Colli Banini, che mi accompagnano fino al ponte del fiume Lambro, che segna il confine con la provincia di Lodi. A Ospitaletto costeggiamo lo svincolo dell'Autosole e, appena prima dell'unico passaggio a livello della statale 235 (che costeggia la ferrovia), passiamo sotto la linea dell'Alta Velocità. A Casalpusterlengo il binario si immette sulla Milano-Bologna e da lì in poi corre molto più velocemente. Sosta a Codogno, poi si prosegue per Cremona. Pizzighettone ha due stazioni: quella omonima, posta in realtà a Borgo Gera (al di qua del fiume Adda), e "Ponte d'Adda", che in realtà è lo scalo principale che serve tutta la zona residenziale a est della bellissima cittadina d'arte. Arrivo nella stazione di Cremona in perfetto orario. Lo scalo cremone è il più unico che raro: dispone solo di tre binari passanti e ben 4 binari tronchi per gestire tutte le tratte che fanno capolinea qui. Ho un'ora e mezza di scalo prima del treno per Mantova



così ne approfitto per visitare il centro storico e fare due passi per ammirare Piazza Stradivari e la bellissima Piazza del Comune, dove sorge il celebre Torrazzo. Il viaggio prosegue alle ore 11:30 a bordo del Regio-Express in arrivo da Milano e diretto a Mantova, un convoglio lungo, formato da più carrozze, che in gergo ferroviario viene definito "materiale pesante". Facciamo poche fermate, fra cui Piadena, dove scendono i passeggeri che hanno le coincidenze per Brescia o per Parma. Arriviamo a Mantova alle ore 12:18. Ho tutto il tempo per visitare la bellissima città posta sui laghi del Mincio: ogni ora c'è un regionale per Monselice, un ETR "Rock" in livrea Trenitalia. Gli ultimi 85 chilometri sono percorsi in quasi 120 minuti, fermando in ogni stazione della tratta, che tocca piccoli paesi (come Castel d'Ario, borgo natale del pilota Tazio Nuvolari), alcune cittadine come Nogara e Legnago nella Bassa Veronese e due bellissimi borghi medievali: Montagnana ed Este, alla base dei maestosi Colli Euganei. A Monselice termina la corsa nello scalo ferroviario posto lungo la Venezia-Bologna. La Pavia-Cremona-Mantova-Monselice è, in definitiva, un bellissimo itinerario artistico-paesaggistico oltre che ferroviario, sicuramente molto alternativo alle moderne e veloci direttrici, consigliato a chi, come me, ama il viaggio "lento" e preferisce suddividerlo in tappe per godersi paesaggi ormai davvero inusuali e lontani da quelli imposti dalla routine quotidiana, compiacendo la ricerca e la (ri)scoperta di luoghi e di borghi tagliati fuori dalle principali vie di comunicazione.

"In treno attraverso la Bassa Padana, dalla Lombardia al Veneto, lungo una ferrovia d'altri tempi ma molto romantica".



BUON VIAGGIO!!!!