

Pendolari ad alta velocità e stazioni come astronavi

*A Bologna il nuovo scalo sotterraneo libera spazio al traffico di superficie
A Reggio Emilia il gioiello griffato Calatrava servirà 2 milioni di clienti*

il reportage

di Paolo Stefanato

È frequente assistere a polemiche ferroviarie tra pendolari e alta velocità, quasi fossero due «classi» di viaggio in contrasto tra di loro. In questa chiave, Bologna offre un esempio unico in Italia di infrastruttura ferroviaria che pacifica le due categorie di viaggiatori: la nuova stazione sotterranea dedicata ai Frecciarossa, inaugurata ieri, ha il preciso scopo di liberare spazi in superficie e permettere così un riorientamento del traffico e una maggiore efficienza dei treni regionali. Questa ragione infrastrutturale della nuova stazione è stata ben spiegata ieri da Mauro Moretti, ad delle Ferrovie italiane dello Stato: «È una stazione per l'alta velocità dedicata ai pendolari». Qualche numero rende

l'idea: scendono sottoterra circa 140 treni al giorno tra Freccie (rosse e argento) e Italo di Ntv, con benefici sui tempi di percorrenza di circa 5 minuti; ma questo trasloco, soprattutto, libera l'equivalente di 5 ore di binari in superficie, che quindi potranno meglio adattarsi alle esigenze del traffico locale; e infatti, sempre ieri, è stata inaugurata la nuova fermata di Bologna Mazzini, che contribuisce a semplificare i trasporti in ambito urbano e permette nuove percorrenze con carattere metropolitano.

L'inaugurazione è stata solennizzata dalla presenza di autorità e personalità nazionali e locali, a cominciare da due ministri, Maurizio Lupi, Trasporti, e Graziano Delrio, Affari Regionali (presenti anche Romano Prodi e Pierluigi Bersani). Ma non è stata la sola cerimonia, perché sempre ieri - grazie a uno spostamento in Frecciarossa - è stata inaugurata anche la stazione «Reggio Emilia AV Mediopadana», che presenta molti elementi innovativi. Grazie a essi i treni veloci, finora no-stop sulla linea Milano-Bologna, potranno fornire il servizio a un bacino di quasi 2 milioni di potenziali clienti, compreso tra il Sud della Lombardia e l'Emilia occidentale. Forse per la prima volta in Italia, una stazione assume connotati aeroportuali: è esterna alla città di Reggio, dalla quale dista 4 chilometri, e sorge in campagna, sulla direttrice veloce, a un chilometro dal casello autostradale. È dunque un «hub», dove i passeggeri possono arrivare in au-

to e da qui imbarcarsi in treno per la propria destinazione: Milano è a 43 minuti, Bologna a 22, Roma a 2 ore e 17.

La stazione Mediopadana, al di là della sua funzione, è un'opera di eccellente architettura; e posta com'è a fianco dell'autostrada del Sole, sarà uno degli edifici ferroviari più visti d'Europa. Il progetto è firmato dallo spagnolo Santiago Calatrava, una vera celebrità, autore dei tre ponti che sorgono anch'essi a Reggio Emilia, sempre nell'ambito dell'Alta velocità. Calatrava, il cui stile s'ispira alle forme e alle strutture che si trovano in natura, ha creato un edificio d'acciaio bianco e cristallo, disegnato in modo tale da creare una forma ondeggiante, vibrante alla vista e capace di filtrare poeticamente la luce in un involucro semitrasparente.

Per la costruzione dell'edificio, realizzato dall'impresa Cimolai di Pordenone, sono stati utilizzati 14 mila tonnellate di acciaio: per intenderci, una volta e mezza il peso della Tour Eiffel. Il committente è Rfi (la società della rete controllata dalla holding FS), il costo di 79 milioni è stato sostenuto parte da Rfi, parte dalla Regione Emilia Romagna. La lunghezza della stazione è di 483 metri, la larghezza e l'altezza sono variabili, fino a un massimo, rispettivamente, di 50 e 20 metri.

Quanto alla stazione sotterranea di Bologna, essa è un grande vano lungo 640 metri, largo 41 e profondo 23: lo scavo a cielo aperto è stato tra i più grandi realizzati in Europa in ambito urbano; il progetto è di Italferr



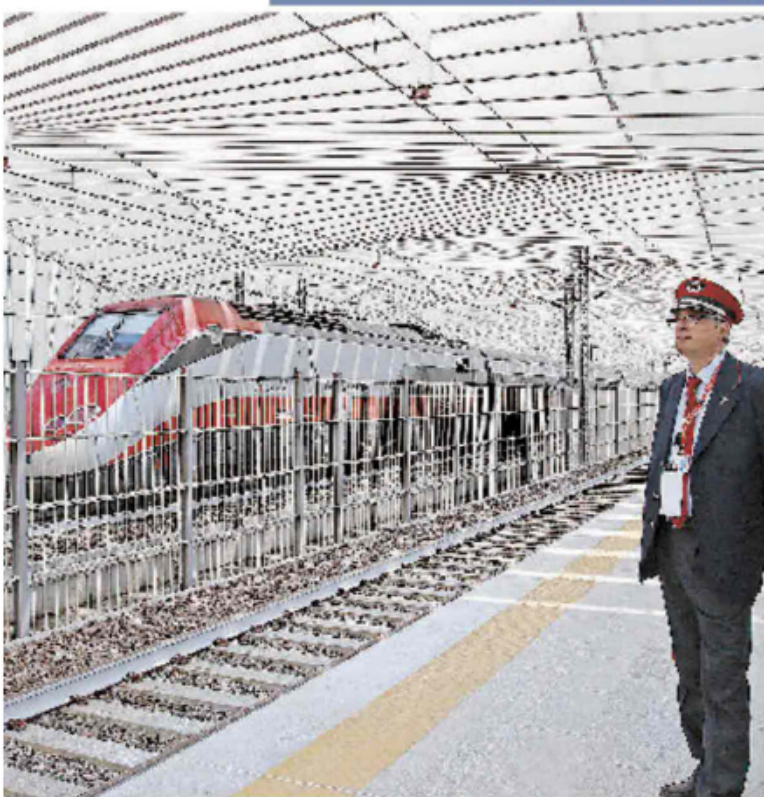
(gruppo FS), la costruzione del gruppo Astaldi. Costo: 530 milioni. Lo spazio è articolato su tre piani: il più basso, a -23 metri, ospita quattro binari per l'al-

tavelocità e due banchine esterne; il piano intermedio è destinato ai servizi ferroviari e commerciali (biglietterie e negozi), mentre il piano superiore, a -7,

contiene una strada sotterranea che attraversa la stazione in senso longitudinale, e un parcheggio «kiss and ride», un bacio e via, destinato alla sosta brevissima di chi accompagna.



UNO SCALO DA FANTASCIENZA



SPLENDIDA

Ecco la stazione da fantascienza di Reggio: una successione di portali di acciaio bianchi ad andamento sinusoidale per un effetto onda lungo 483 metri



I numeri

530 milioni

È il costo della nuova stazione sotterranea inaugurata ieri a Bologna, dedicata alla linea ad Alta velocità

79 milioni

È l'investimento sostenuto da Rfi e Regione Emilia Romagna per la nuova stazione Mediapadana di Reggio Emilia

2 milioni

È il numero di potenziali nuovi utenti dell'Alta velocità grazie alla nuova stazione costruita a Reggio Emilia

14.000

Le tonnellate d'acciaio usate per costruire la stazione progettata da Santiago Calatrava: una volta e mezza la Tour Eiffel