

A Reggio la stazione ferroviaria **Mediopadana**

Sarà realizzata con un appalto, bandito da Tav in ottobre, su una base di 79 milioni di euro. La nuova porta a Nord della città è motivo di orgoglio per tutta la comunità. L'inaugurazione dei ponti e dell'asse per Bagnolo

■ La stazione Mediapadana della linea ferroviaria veloce Milano-Bologna si farà a Reggio. Lo ha riconfermato Tav spa (Treni alta velocità), società committente che - in seguito al mancato accordo con il general contractor Cepav Uno, consorzio realizzatore della tratta ferroviaria - ha attivato l'iter per la gara d'appalto prevista per il prossimo ottobre. In tal modo, la realizzazione dello scalo ferroviario viene stralciata dal "pacchetto" dell'intera tratta. L'appalto consente costi certi, indicati da perizie tecniche in 79 milioni di euro e tempi certi per l'avvio del cantiere. Non appena saranno assegnati i lavori, si inizieranno a costruire i pali e le fondazioni, a partire dai primi mesi del 2008. Il disegno è di Santiago Calatrava, fra i massimi architetti contemporanei. Il passaggio della linea ferroviaria ad Alta velocità - unica fermata in linea nel tratto Milano-Bologna - è occasione importante per riorganizzare il sistema dei trasporti anche a livello locale e per riqualificare una vasta porzione di territorio urbano in modo funzionale ed estetico. Per evitare un inutile consumo del territorio, è stato scelto un tracciato ferroviario parallelo e vicino a quello dell'autostrada del Sole. La fermata sarà perciò "in linea",

evitando così le fratture e i rallentamenti causati dalle interconnessioni con la linea ferroviaria storica. L'architetto Calatrava ha presentato una proposta integrale di valorizzazione urbanistica del territorio di Mancasale, di cui fanno parte i tre splendidi ponti, già realizzati, lungo il nuovo asse attrezzato Reggio Emilia-Bagnolo: queste infrastrutture verranno inaugurate entro ottobre.

La stazione e i ponti interessano un'area di circa due chilometri quadrati e rappresenteranno le nuove grandi porte di Reggio Emilia. Il progetto complessivo si completa, inoltre, con la realizzazione di altri importanti interventi: la metropolitana di superficie Reggio-Bagnolo di collegamento tra la stazione storica e la stazione Mediapadana, un nodo di interscambio per la mobilità gomma-ferro con un grande parcheggio scambiatore, il progetto Rete per la valorizzazione paesaggistica e una serie di opere accessorie a sostegno della nuova viabilità (21 sottovia, 30 roatorie, 9 svincoli stradali e 7 viadotti).

Ecco dove sorgerà

Sarà un vero e proprio nodo di interscambio e sorgerà circa quattro chilometri a



nord del centro cittadino, in prossimità del sottopasso di via Gramsci, un punto strategico: si trova infatti solamente a un chilometro di distanza dal casello autostradale, incrocia la linea locale per Guastalla in fase di potenziamento e trasformazione in metropolitana di superficie, è facilmente raggiungibile, grazie alla nuova viabilità e agli ampi parcheggi previsti; consente infine di instaurare interessanti sinergie con altre infrastrutture, quali l'ente Fiera, la zona industriale di Mancasale e il polo sportivo. Il progetto prevede una copertura composta da 13 portali di acciaio dipinti di bianco, diversi tra loro che, alternandosi, genereranno un effetto formale che ricorda una successione di onde in movimento. La lunghezza prevista è di 400 metri, larga 50 e con un'altezza media di 20 metri. Gli spazi luminosi, aperti e facili da percorrere, suggeriranno una sensazione di movimento. La stazione è pensata su due piani collegati da scale mobili e ascensori: quello inferiore, di accesso, ospita i servizi della stazione e quello superiore i binari. La copertura prevede, in prossimità delle banchine laterali, tra i portali di acciaio





Sopra simulazione del primo piano della stazione Mediopadana e mappa dell'area con i vari collegamenti; sotto l'esterno della stazione inserita nel paesaggio circostante

Cinque risposte chiave

Quanto costerà la stazione Tav a Reggio Emilia e chi pagherà?

Per realizzare l'intero nodo d'interscambio (stazione Av, fermata metropolitana di superficie, fermata linee urbane ed extraurbane, locali di servizio della stazione) le risorse necessarie e già disponibili ammontano a 79 milioni di euro: 19 da Tav, 25 da Regione Emilia Romagna e 35 dal Ministero dei trasporti.

A Reggio la fermata sarà in linea, cosa significa?

A differenza delle fermate di testata (quali ad esempio Firenze e Roma), una fermata in linea, come quella di Reggio, è posta direttamente lungo il tracciato ferroviario.

Altre città saranno invece collegate da un'interconnessione. Cosa vuol dire?

L'interconnessione è una bretella di collegamento tra la linea ad Alta velocità che scorre, nel tratto emiliano, vicina e parallela all'autostrada del Sole e le stazioni della linea ferroviaria storica, situate solitamente nei centri storici. Città come Parma e Modena, non avendo una fermata in linea, utilizzeranno questo sistema alternativo di collegamento.

Quali sono i vantaggi di una fermata in linea rispetto a un'interconnessione?

Determina minori rallentamenti. Una stazione in linea garantisce potenzialmente la fermata di un maggior numero di treni (addirittura tutti), rispetto a quanto accadrà nelle stazioni collegate con interconnessioni. La stazione Mediopadana, inoltre, sarà facilmente raggiungibile grazie alla metropolitana di superficie Reggio-Bagnolo, alla tangenziale e a un ampio parcheggio scambiatore.

E se la stazione non sarà pronta quando l'Av inizierà a funzionare?

I lavori potranno proseguire anche quando la linea ferroviaria sarà attiva, grazie a una sorta di galleria che separerà il cantiere dai binari.

distanti tra loro un metro circa, pannelli di vetro stratificato.

La fermata Mediopadana inserisce, con un ruolo di prim'ordine, la nostra città in una rete che rafforza i legami, non solo con le città italiane, ma con l'Europa. Da Reggio si potrà raggiungere Milano in 40 minuti, Roma in due ore e 10 minuti e Parigi in quattro ore e 40 minuti, riducendo alla metà i tempi attuali di percorrenza. È strategico perciò l'entrare a far parte di questo grande sistema, ma altrettanto importante è il valore architettonico e simbolico generato dalle grandi opere.

Esse, stagliandosi in uno spazio pianeggiante, diventano infatti elementi di riconoscibilità territoriale, segni d'identità forte in dialogo vivace con la città e con il paesaggio. Visibili dalla più importante autostrada italiana, queste infrastrutture diventeranno un punto di riferimento per le centinaia di migliaia di persone che quotidianamente la percorrono. ■

