

Bologna, aperta al pubblico la nuova stazione AV

di Jacopo Fioravanti

BOLOGNA - Domenica 9 giugno: sono finalmente aperte al pubblico le prime due stazioni ferroviarie italiane specificamente ed esclusivamente dedicate ai servizi ad alta velocità, Bologna Centrale AV e Reggio Emilia AV Mediopadana.

I due impianti, che entrano in servizio dopo l'attivazione, tra il 2005 e il 2009, di circa 730 km di nuove linee ad Alta Velocità/Alta Capacità, sono stati entrambi inaugurati nella mattinata di sabato 8 giugno con due ceremonie in sequenza, unite da un treno speciale che ha assicurato il trasferimento di autorità, ospiti e stampa dalla stazione AV di Bologna, teatro della prima parte del doppio evento, a quella di Reggio Emilia, dove il programma si è concluso.



1. L'ingresso di Bologna AV lato via Carracci. Sullo sfondo si riconosce uno dei grandi carri ponte di Astaldi impiegati nella costruzione dell'opera. (Foto Jacopo Fioravanti, 08 giugno 2013)

A Bologna l'apertura al pubblico del nuovo impianto è in realtà parziale, poiché per il momento gli spazi già ultimati ed accessibili sono solamente l'ingresso coperto da via Carracci, la *hall* AV, il piano con i binari di transito e fermata dei treni ed il parcheggio Salesiani, mentre rimangono da completare, e saranno dunque aperti al pubblico in una seconda fase, il piano per la sosta breve delle auto, il parcheggio interno e le opere di completamento del fronte stazione su via Carracci.



2. Segnaletica per l'orientamento dei viaggiatori nel sottopassaggio Ovest di Bologna Centrale, con lo schema delle vie di accesso e della distribuzione degli spazi nella nuova stazione AV. (Foto Jacopo Fioravanti, 08 giugno 2013)

La cerimonia di inaugurazione, alla quale erano presenti - tra gli altri - il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Maurizio Lupi, il ministro per gli Affari regionali e le Autonomie, Graziano Delrio, il presidente della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati Michele Pompeo Meta, il presidente della Regione Emilia-Romagna, Vasco Errani, la presidente della Provincia, Beatrice Draghetti, il sindaco di Bologna, Virginio Merola, l'amministratore delegato del Gruppo FS Italiane, Mauro Moretti, il presidente del Gruppo, Lamberto Cardia, l'ex-premier ed ex-presidente della Commissione Europea, Romano Prodi, e l'ex-presidente della Regione ed ex-ministro dei Trasporti, Pier Luigi Bersani, ha preso il via dall'atrio Ovest della stazione storica, da dove gli intervenuti hanno raggiunto la nuova struttura attraverso il preesistente sottopassaggio Ovest, adesso prolungato, come gli altri due, fino alle scale mobili che danno accesso alla zona AV.



3. Prolungamento del sottopassaggio Ovest verso la zona AV il giorno dell'inaugurazione. Si nota, sulla sinistra, la segnaletica per i passeggeri non vedenti. (Foto Jacopo Fioravanti, 08 giugno 2013)

4. Un momento dell'arrivo delle autorità all'inaugurazione della nuova stazione. Si riconoscono, in primo piano, Romano Prodi e Vasco Errani. (Foto Redazione, 08 giugno 2013)

Le autorità hanno pronunciato i loro discorsi da un palco allestito presso la nuova *hall* a quota -15 m, apparsa per la verità un po' buia e spoglia, probabilmente per via dell'allestimento interno - immaginiamo - non ancora del tutto ultimato.

Ha aperto la sequenza degli interventi l'ingegner Mauro Moretti, AD del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, il quale ha sottolineato il fatto che la nuova stazione "rappresenta un asset fondamentale perché Bologna possa competere in Italia e nel mondo con armi nuove per la sua solidità economica e per la sua prosperità sociale".

Il numero uno di FS Italiane ha poi lasciato il microfono al sindaco di Bologna, Virginio Merola, il quale ha invece posto l'accento sul rapporto tra la stazione e la città, osservando come la nuova struttura rappresenti "una profonda operazione di riqualificazione urbana".



5. L'intervento dal palco di Mauro Moretti, AD del Gruppo FS Italiane. (Foto Jacopo Fioravanti, 08 giugno 2013)

La presidente della Provincia di Bologna, Beatrice Draghetti, oltre ad osservare che la nuova stazione sarà "un'importante porta della città, come l'aeroporto", ha voluto ricordare che "liberare dai treni ad alta velocità i binari in superficie della stazione Centrale significa dare più spazio ai pendolari, perché non ci sono cittadini di serie A e di serie B, serve una mobilità che sostenga quotidianamente le esigenze di tutti".

Ha quindi preso la parola il presidente della Regione Emilia-Romagna, Vasco Errani, secondo il quale "ora resta un problema da risolvere: quello dei collegamenti per i pendolari", che "è per noi un obiettivo strategico e continueremo a lavorare per raggiungerlo, per fare il salto di qualita' che il sistema nazionale richiede".



6. La parola a Vasco Errani, presidente della Regione Emilia-Romagna. (Foto Jacopo Fioravanti, 08 giugno 2013)

7. Conclude Maurizio Lupi, ministro delle Infrastrutture e Trasporti. (Foto Jacopo Fioravanti, 08 giugno 2013)

La prima parte della cerimonia si è conclusa con l'intervento del ministro dei Trasporti, on. Maurizio Lupi, che ha affermato di vedere nell'opera una "continuità di lavoro che dovremmo imparare di più nel nostro paese: non è che i governi che si succedono devono sempre buttare a mare quello che è stato fatto prima" e che ha tenuto anche ad osservare come, a suo avviso, l'apertura delle due nuove stazioni AV sia "la migliore dimostrazione di come si risponde alle critiche che le grandi opere fanno male al territorio".

Al termine degli interventi dal palco, il treno speciale dedicato - Frecciarossa AV 16118, espletato dall'ETR 500 n. 46 -, pronto al binario 17, ha accolto a bordo le autorità, gli ospiti e la stampa e alle 11:30 precise ha lasciato Bologna alla volta della stazione Mediopadana di Reggio Emilia.



8. Sui teleindicatori del binario 17 è visualizzato il treno speciale che porterà a Reggio Emilia AV Mediopadana le autorità, gli ospiti e la stampa. (Foto Jacopo Fioravanti, 08 giugno 2013)

9. Gli intervenuti salgono a bordo dell'ETR 500 n° 46. Alla stampa sono riservate le vette 7 e 8. (Foto Jacopo Fioravanti, 08 giugno 2013)

La stazione

La nuova stazione AV di Bologna, che fa parte del Passante AV del capoluogo, è quasi interamente sotterranea e si articola su cinque livelli:

- il piano 0, in superficie e al livello della strada, corrispondente al nuovo ingresso coperto da via Carracci, già operativo, e alle opere complementari di arredo urbano non ancora completate;
- il piano -1, allo stesso livello dei tre preesistenti sottopassaggi, che costituisce la zona di ingresso nella stazione AV per chi vi accede provenendo da piazzale Medaglie d'Oro attraverso la stazione storica;
- il piano -2, denominato *kiss & ride*, a quota -7 m, dedicato alla sosta veloce delle auto private e dei taxi per il carico e lo scarico di passeggeri in arrivo o in partenza ed accessibile anche direttamente dal nuovo parcheggio sotterraneo Salesiani;
- il piano -3, a quota -15 m, che costituisce la nuova *hall AV* con i servizi per i viaggiatori (biglietterie self service, desk informativi, bar, edicola, toilettes);
- il piano -4, a quota -23 m, ove si trovano i quattro binari di transito e di fermata dei treni AV.

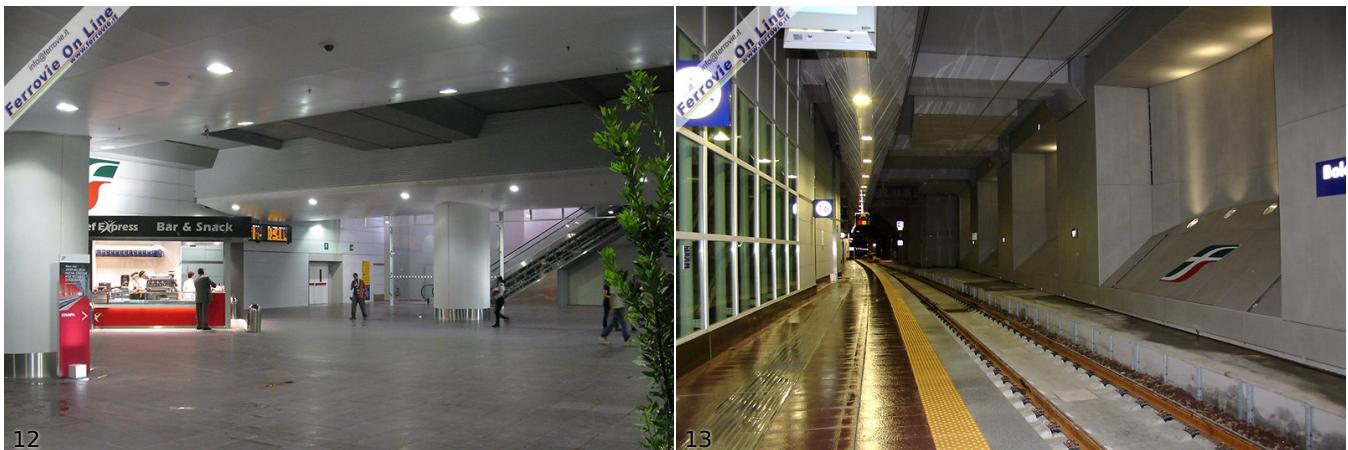
I piani 0, -1, -3 e -4 sono già aperti all'esercizio dal 9 giugno, pur con alcuni servizi commerciali in configurazione essenziale per via di processi autorizzativi ancora in corso, mentre il piano -2 non è ancora operativo e sarà aperto al pubblico in una fase successiva.



10. Gli spazi interni dell'ingresso coperto lato via Carracci; in evidenza la segnaletica di orientamento per i viaggiatori. (Foto Jacopo Fioravanti, 08 giugno 2013)

11. Un angolo della hall AV, con le scale mobili di discesa dal piano superiore (il futuro *kiss & ride*). (Foto Jacopo Fioravanti, 08 giugno 2013)

L'opera, progettata da Italferr e realizzata da Rete Ferroviaria Italiana con un investimento complessivo di 530 milioni di euro, occupa una superficie complessiva di 77.500 m² ed è stata realizzata mediante uno scavo a cielo aperto tra i più grandi mai realizzati in Europa in ambito urbano. Il "camerone" che ospita la parte sotterranea della struttura è lungo 640 m, largo 56 m e profondo 23 m; i cinque livelli sono collegati tra loro da 26 ascensori, di cui 13 già operativi ed altri 13 che saranno attivati per fasi successive, da 42 scale mobili e da 4 scale fisse, oltre a 2 montacarichi a disposizione dei Vigili del Fuoco.



12. La hall AV, con il bar e le scale mobili di collegamento con il piano superiore. (Foto Jacopo Fioravanti, 08 giugno 2013)
 13. Vista in direzione Firenze del binario 16 di Bologna AV. (Foto Redazione, 08 giugno 2013)

La stazione dispone di quattro binari, tutti passanti e contraddistinti dai numeri da 16 a 19 (in continuità con la numerazione dei binari di superficie, poiché è previsto il ripristino entro il 2016 dei binari dal 12 al 15, temporaneamente soppressi per consentire lo scavo), serviti da due banchine, una delle quali - quella collocata tra il 16 e il 17 - è specializzata per i servizi sud-nord e l'altra - collocata tra il 18 e il 19 - è specializzata per i servizi nord-sud.

Per la prima volta nel mondo, il segnalamento è di tipo ERMTS livello 2 (cioè senza segnali luminosi laterali) anche in stazione, come sulle linee AV.

Il servizio

Nella nuova stazione di Bologna Centrale AV, con l'attivazione dell'orario estivo del 9 giugno fermeranno quotidianamente 98 treni tra Frecce di Trenitalia e Italo di NTV, e cioè in pratica tutti i treni AV interessanti il nodo di Bologna ad eccezione di quelli da o per Rimini/Ancona e - per ora - di quelli da o per Venezia/Udine; 36 saranno invece i treni non stop Milano-Roma e viceversa che ogni giorno vi transiteranno senza effettuare fermata.

Dalla liberazione dei binari di superficie da quasi tutti i treni AV e dalla separazione dei flussi fra treni AV e treni ordinari si attendono, finalmente, sia gli spazi per un potenziamento dei servizi regionali sia le condizioni per un sensibile miglioramento della puntualità di tutti i treni del nodo di Bologna, tanto di quelli ordinari - che sono quelli che fino a ieri hanno sofferto di più - quanto di quelli ad alta velocità.



14. L'Italo n° 8 di NTV lascia Bologna Centrale alla volta di Firenze; da domenica 9 giugno tutti i treni AV della dorsale Milano-Roma attraversano il fondo di Bologna in sotterranea, fermando o transitando nella stazione AV. (Foto Jacopo Fioravanti, 08 giugno 2013)

Infine, ma non ultimo per importanza, il beneficio in termini di collegamento fra il centro storico di Bologna e il quartiere Bolognina, che potrà contare da subito sul ripristino dell'accesso ai tre sottopassaggi di stazione anche dal lato di via Carracci, con la possibilità espressamente prevista di utilizzarli anche come transito pedonale e - in uno di essi - ciclabile per gli spostamenti quotidiani di tutti i cittadini e non solo degli utenti del servizio ferroviario, così come era prima dell'apertura del cantiere. In prospettiva, alla conclusione di tutte e tre le fasi previste per il completamento dei lavori, entrerà in funzione anche il nuovo asse stradale interrato nord-sud tra via Bovi Campeggi e via Fioravanti, a costituire un collegamento tra il centro storico, la nuova sede del Comune di Bologna (ubicata nel quartiere Bolognina) e il livello *kiss & ride* della stazione.



15. Materiale per treni regionali ricoverato al fascio Salesiani. Dalla decongestione dei binari di superficie di Bologna C.le, conseguente al diradamento in sotterranea di quasi tutti i servizi AV, si attendono miglioramenti per i treni del servizio ordinario, primi fra tutti quelli dedicati ai pendolari. (Foto Jacopo Fioravanti, 08 giugno 2013)

Non tutti, però, sono entusiasti per la nuova stazione.

I residenti di via Carracci, torturati per anni dai rumori, dalle vibrazioni e dalle polveri provenienti dal cantiere e danneggiati economicamente in modo consistente per la perdita di valore delle loro abitazioni in seguito alle lesioni causate dallo scavo e alle modifiche sostanziali alla viabilità e alla vivibilità della zona, hanno organizzato un piccolo presidio anti-TAV ed esposto uno striscione con la scritta "4 anni di ritardo e 8 anni di arroganza". Difficilmente saranno bastate loro le parole pronunciate nel corso della cerimonia inaugurale da Mauro Moretti, che ha accennato così alla questione: "Possiamo oggi chiedere, con un po' più di orgoglio, anche scusa a tutti coloro che sono stati disturbati a Bologna, a quelli che hanno subito durante la costruzione tanti problemi; penso a quelli che hanno le case qui in via Carracci, penso ai rumori che hanno subito dalla mattina alla sera. Però non si può fare un'opera innovativa, che produce uno spazio nuovo a Bologna, senza alcuni inconvenienti".

Tra gli scontenti anche i pendolari del CRUFER, Comitato Regionale Utenti Ferroviari Emilia Romagna, il cui coordinamento ha deciso all'unanimità di "disertare" - ma in realtà non erano stati nemmeno invitati - l'inaugurazione di Bologna Centrale AV. Secondo il Comitato, gli annunciati benefici per il trasporto regionale non si realizzeranno, perché non vi sarà alcun aumento dei servizi, né alcuna riduzione dei tempi di percorrenza, confermati con l'orario in vigore dal 9 giugno.

Jacopo Fioravanti - 10 giugno 2013

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003