

A Bologna il tunnel c'è già. E funziona così

Dopo le paure, le comodità della grande stazione sotto terra. Ma la rete in superficie resta intasata

Il precedente

BOLOGNA Uno «stanzone» sotterraneo profondo 23 metri, lungo 640 e largo 56. «Si propone come un condensato di città, sia per gli usi sia per l'organizzazione degli spazi interni», si legge sul sito delle Ferrovie dello Stato. La stazione dedicata all'Alta velocità di Bologna è stata inaugurata nel 2013 in pompa magna. Ma, come tutte le opere attese troppo a lungo — i lavori erano iniziati nel 2004 — è stata accolta dai bolognesi più con un senso di sollievo che con vero entusiasmo.

Troppo lungo l'iter dei lavori costati complessivamente 530 milioni di euro con cinquecento operai costantemente impegnati. Troppo impattanti, soprattutto, le conseguenze per il vicinato: le enormi scavatrici della ditta Astaldi hanno causato nei palazzi della vicina via Carracci infiltrazioni d'acqua, cantine allagate, crepe sui muri e case deprezzate. Agguerrito, il comitato dei residenti ha chiuso l'estenuante vicenda giudiziaria ottenendo indennizzi (pagati da Rfi) che si aggirano sui 22 mila euro a famiglia. Nel frattempo, per anni, l'intera zona è stata ostaggio di un cantiere mostruoso. Anche per queste ragioni, una volta inaugurata la maxi-opera, il risultato finale è sembrato inferiore alle aspettative. E non solo per le gocce d'acqua che — subito dopo l'apertura — per giorni hanno bagnato il pavimento a causa della condensa. Comodi, certo, i quattro binari dedicati ai treni veloci e posizionati alla fine della gigantesca stazione sotterranea. Troppo vuota, però, l'intera struttura. E nessuna traccia degli attesi negozi che avrebbero dovuto riqualificare la stazione rendendola più simile a un aeroporto.

Le cose sono migliorate con



La stazione sotterranea è stata scavata sotto Bologna Centrale

il passare del tempo. Le infiltrazioni si sono arrestate. Sono spuntati i bar. Nelle strade vicine sono nati ostelli e ristoranti. E la stazione ha iniziato a svelare i suoi vantaggi. Prima di tutto un sistema di ascensori e scale mobili che consente

a tutti di arrivare al binario: disabili, anziani, genitori con passeggini, viaggiatori con bagagli ingombranti. In passato uno snodo ferroviario come importante Bologna, non aveva l'ascensore. La seconda, grande novità della nuova stazione è il *Kiss & Ride*, un parcheggio interrato per la sosta veloce di auto private e taxi capace di portare i passeggeri a pochi metri dal binario, evitando di intasare con il traffico il piazzale davanti alla stazione (piazza Medaglie d'Oro). A

lungo il *Kiss & Ride* è rimasto un oggetto misterioso, sconosciuto ai più e disertato dalle auto. Da qualche tempo ha iniziato a ingranare. Il terzo, naturale, vantaggio, è quello di avere quattro binari esclusivamente dedicati all'Alta velocità dove i treni si fermano e ripartono in un batter d'occhio, senza risentire degli eventuali ingorghi di superficie e rendendo così la Tav simile a una sorta di metropolitana che si muove su scala nazionale.

Non tutte le linee ad alta velocità, però, sono finite sotto terra. Molte tratte, ad esempio quelle dirette sulla costiera adriatica, fermano e partono ancora in superficie e così il traffico resta intasato (anche se meno che in passato), con i treni regionali che si contendono i binari con alcune linee veloci.

Pierpaolo Velonà
© RIPRODUZIONE RISERVATA

