

# Tav, Bologna sfreccia veloce dal 2013 Stazione sotterranea e cambi al volo

*Viaggio nel capoluogo emiliano. Firenze è al palo da vent'anni*

**Paola Fichera**  
BOLOGNA

**A FIRENZE** il sottoattraversamento per l'alta velocità e la stazione sotterranea sono un problema che non trova soluzione da oltre vent'anni. A Bologna i quattro binari per l'alta velocità che corrono sotto la stazione centrale di piazza delle Medaglie d'oro sono una realtà dal giugno 2013.

Lo scalo ferroviario si sviluppa quindi su 78mila metri quadrati suddivisi fra il piazzale centrale (9 binari), il piazzale ovest (7 binari), il piazzale est (4 binari) e tre piani più in basso i 4 binari dell'alta velocità. Per un totale di 24 binari. Da Bologna transitano ogni anno 58 milioni di passeggeri: tanti quanti ne conta Santa Maria Novella che di binari ne ha solo 19. Ancora: da Bologna transitano ogni giorno 800 convogli, Firenze riuscirà ad averne altrettanti solo fra cinque anni, realizzando l'accordo già firmato fra Regione e Ferrovie a tutela del trasporto regionale per i pendolari.

Oggi chi arriva a Bologna con l'alta velocità (mezz'ora da Firenze, un'ora e mezzo da Milano, due ore da Roma) scende su un binario e si trova davanti una hall che è più fredda e spoglia dei tunnel della metropolitana di megalopoli come Shanghai. Ma è anche vero che in cinque/sette minuti si possono risalire le tre scale mobili necessarie e raggiungere il lungo corridoio dove si affacciano gli accessi ai binari di superficie.

Poi con altri cinque minuti si può salire su un treno locale. Diciamo che - in condizioni normali - una coincidenza è fruibile in dieci/dodici minuti. Meglio qualcuno in più visto che la strada è lunga e il passo può essere rallentato dai bagagli.

**QUINDICI** minuti di contro a quelli non ancora calcolabili che ci potrebbero volere dalla discesa in un'eventuale stazione Foster sotterranea in versione light (senza la dotazione commerciale) alla fermata della tramvia in superficie, al binario giusto della comunque congestionata Santa Maria Novella. Certo la coincidenza fiorentina potrebbe essere più veloce, grazie alla nuova tecnologia illustrata da Rfi, ma solo per i fortunati che continuassero ad avere coincidenze fra alta velocità e treni locali entrambi attestati su Santa Maria Novella.

Ad oggi impossibile sapere quali e quanti visto che buona parte dei pendolari dovrebbe rassegnarsi a scendere a Campo di Marte. Confronto impossibile quindi.

Il dato di fatto è che a Bologna da tre anni a questa parte, lo scambio fra alta velocità e treni locali funziona. I tre piani sotterranei della stazione sono serviti da scale mobili e ascensori (questi ultimi di dimensioni ridotte vista l'alta affluenza di pubblico) e la segnaletica riservata ai viaggiatori è abbastanza chiara. Più ostica magari per i turisti visto che la numerazione è triplicata per almeno tre binari. Ci sono tre binari «1»: il binario 1 dell'area centrale, il binario «1 ovest» e quello «1 est».

Inciampare nell'errore non è difficile anche perché nell'area centrale non esistono i binari «2» e «5» che sono tronchi, cioè riservati alle manovre.

Per tutto il resto però la stazione sotterranea di Bologna risponde a molte esigenze dei viaggiatori. E' vero, per evitare soste sgradite in prossimità dei binari non ci sono panchine, ma dai binari basta salire una sola scala mobile per arrivare a un'attrezzata hall dove ci sono posti a sedere, un bar (qui magari un raddoppio non guasterebbe) e, naturalmente, due ben segnalate aree riservate ai servizi igienici. A Firenze la sala d'aspetto è da tempo sparita in favore di spazi riservati ai clienti vip e i servizi pubblici sono insufficienti e introvabili.



## Spazi commerciali

Le aree dedicate al commercio sotto la stazione di Bologna in piazza delle Medaglie d'Oro, si estendono su una superficie di 5.500 metri quadrati, contando in totale dieci negozi.

Lo scalo ferroviario emiliano si sviluppa invece su 78mila metri quadrati.

## Frequentatori

Davanti alle vetrine degli spazi commerciali aperti alla stazione centrale bolognese passano, secondo le più recenti stime, 159mila persone al giorno, pari a oltre 58 milioni di persone l'anno, considerando non solo i passeggeri ma anche i relativi accompagnatori

## Treni e binari

Dalla stazione centrale di Bologna transitano, in media, 800 treni al giorno, distribuiti su un totale di 24 binari, suddivisi fra il piazzale centrale (9 binari), il piazzale ovest (7 binari), il piazzale est (4 binari) e tre piani più in basso gli altri 4 binari dell'alta velocità



FIRENZE CHIESTI CHIARIMENTI SULLE SCELTE

## I dieci quesiti di Nardella? Rfi promette: «Risposte oggi»

■ FIRENZE

**IL SINDACO** di Firenze avrà oggi tutti e dieci i chiarimenti richiesti sull'Alta velocità. La promessa è di Maurizio Gentile, ad di Rfi, che così risponde ai quesiti posti da Nardella sul futuro della stazione Foster e del supertunnel fiorentino.

Intanto a Palazzo Vecchio l'imperativo è non mollare sul potenziamento del trasporto regionale. L'obiettivo, condiviso con la Regione, è predisporre

un servizio ferroviario che punti a 800 treni al giorno su Santa Maria Novella, rispetto agli attuali 470. «E' una potenzialità che vogliamo mantenere - conferma l'assessore alla mobilità Stefano Giorgetti - con l'interconnessione all'Alta velocità». . E anche la proposta di Ferrovie è sempre la stessa: 3 treni alta velocità all'ora su Campo di Marte e 6 all'ora su Santa Maria Novella, più tre treni che non fermano. Ciò sembra sia possibile in tempi rapidi, perché da dicembre inizieranno a S. Maria Novella lavori di adeguamento per la sicurezza per consentire proprio di aumentare il numero dei treni in transito, potendo così garantire i numeri per l'alta velocità e per il trasporto regionale, così come chiede Palazzo Vecchio. «Questo almeno è quello che dicono loro - afferma Giorgetti -. E quindi, appena avremo il loro materiale, inizieremo la verifica con i nostri tecnici».



**INCROCIO VIRTUOSO**  
In 7 minuti dalla stazione sotterranea Av si arriva ai treni in superficie

