

KM129 Reggio.Emilia.Territorio Esteso

Appunti sui progetti per l'Alta Velocità a Reggio Emilia

La Stazione Mediopadana

La nuova stazione ferroviaria Mediopadana, che rappresenta l'unica fermata in linea dell'Alta Velocità nella tratta Milano-Bologna, sorgerà a circa 4 Km a nord dal centro di Reggio Emilia parallelamente al tracciato autostradale. La localizzazione strategica dona alla stazione una notevole rilevanza, enfatizzando il suo ruolo d'elemento identificativo della città ("stazione porta") di fondamentale importanza all'interno del sistema della mobilità regionale, nazionale ed internazionale.

Il progetto costituirà un nodo di scambio intermodale con i treni del Servizio Ferroviario Regionale della linea Reggio Emilia - Guastalla, con il traffico su gomma pubblico e privato e con la Fiera, situata nelle immediate vicinanze.

La proposta progettuale prevede la copertura delle banchine ferroviarie e la riqualificazione delle aree di pertinenza allo scopo di raggiungere un'armonia tra le parti del sistema. Esternamente alla stazione sono, infatti, previste la sistemazione della fermata dei bus e dei treni della linea regionale del tracciato Reggio Emilia - Guastalla, gli accessi viari pubblici e privati e la riqualificazione ambientale e paesaggistica dell'intorno.

L'idea proposta nel primo studio di fattibilità (idea di "vela") è stata riadattata e rielaborata (idea di "**onda**") per potersi meglio distinguere dai ponti, pur conservando armonia architettonica e coerenza di linguaggio con tutto il complesso progettuale. L'idea di onda proposta assicura alla stazione una sua identità e unicità, in quanto elemento architettonico autonomo e ha il vantaggio di trasmettere, mediante le forme della struttura, una **sensazione di movimento** ai viaggiatori che transitano sul tracciato ferroviario e autostradale adiacenti.

La progettazione della nuova stazione si è sviluppata rispettando i vincoli inderogabili del viadotto di Mancasale, del tracciato dei binari della linea ferroviaria AV e delle linea regionale Reggio-Guastalla, della lunghezza minima di 450 metri delle banchine AV.

La proposta progettuale prevede che la struttura per la copertura e le banchine siano completamente indipendenti dal viadotto in modo tale da non indurre al medesimo carichi o altre azioni di rilievo che necessitino di adattamenti strutturali significativi.

Il progetto prevede la ripetizione di un modulo di lunghezza pari a 25,40 m composto dalla successione di 13 differenti portali in acciaio. Ogni modulo è formato da 25 portali distanziati tra loro di circa 1.00 m che, ripetendosi in sequenza, permette di raggiungere la lunghezza complessiva di 483 m, generando l'effetto di onda dinamica. L'onda si propaga sia in pianta sia in elevazione, originando un volume tridimensionale ad andamento sinusoidale.

KM129 Reggio.Emilia.Territorio Esteso

KM129 Reggio.Emilia.Territorio Esteso

Appunti sui progetti per l'Alta Velocità a Reggio Emilia

L'articolazione dei portici crea, infatti, un effetto visivo assimilabile ad una successione di onde disposte diversamente sui due prospetti: la facciata più mossata, che sovrappone le due onde in modo simmetrico, si affaccia sul lato dell'ingresso alla stazione, mentre quella più calma, con le onde in fase tra loro (parallele), si sviluppa sul lato del tracciato autostradale.

In corrispondenza delle banchine di salita e discesa dai treni è prevista la realizzazione della copertura in vetro. La larghezza delle banchine misura circa 6 m mentre la copertura di vetro è realizzata con pannelli rettangolari traslucidi in vetro stratificato, collocati tra i portali mediante un telaio in alluminio.

La copertura è sorretta da una struttura mista acciaio-clt composta da una trave a cassoncino longitudinale appoggiata ogni 25 m circa su due supporti in calcestruzzo.

La stazione ha una lunghezza di circa **483 metri**, una larghezza massima variabile **dai 50 m ai 35 m** ed un'altezza media di **20 metri**; internamente dal livello delle banchine l'altezza della copertura è variabile, con valori fra i 7.5 m e i 14.5 m.

La pianta della stazione si sviluppa lungo il viadotto su due livelli: il primo livello è all'altezza delle banchine, ossia all'altezza della fermata dei treni, il livello inferiore è quello di accesso alla stazione.

Nella parte sottostante il livello delle banchine si trovano i locali della stazione vera e propria che racchiude in un unico impianto i vari servizi previsti: stazione per i viaggiatori con le relative attività commerciali, interscambio con la linea regionale e una zona adibita a magazzini, depositi e servizi.

Il salto di quota fra i due piani viene risolto mediante scale e gruppi meccanizzati posti lungo i corridoi laterali tra il viadotto e la parte inferiore della struttura della copertura. Quattro **scale mobili** per lato servono il livello delle banchine. Due **ascensori panoramici** sono stati predisposti nella zona centrale.

La natura del suolo obbliga l'impiego di fondazioni profonde che risultano comunque indipendenti da quelle del viadotto.

I materiali utilizzati nel progetto sono prevalentemente l'acciaio ed il calcestruzzo, entrambi tinteggiati di **bianco**, ed il vetro, collocato fra le strutture a portico.

L'impatto ambientale e paesaggistico viene mitigato mediante riqualificazione a verde delle zone lungo il tracciato ed all'altezza dell'ingresso della stazione.

La zona compresa fra l'autostrada Milano-Bologna ed il tracciato dell'Alta Velocità viene sistemato a verde mediante alberature di medio basso fusto che coprono la parte bassa della stazione fino circa all'altezza del passaggio dei treni, lasciando comunque la visuale libera sulla pensilina ondulata in acciaio.

KM129 Reggio.Emilia.Territorio Esteso

KM129 Reggio.Emilia.Territorio Esteso

Appunti sui progetti per l'Alta Velocità a Reggio Emilia

Nella zona antistante la facciata principale d'ingresso si è pensato di interrare leggermente, sia rispetto alla stazione che alle strade d'accesso, il livello della zona parcheggi per ottenere un impatto visivo più centrato sull'alberatura del piazzale che sui veicoli in sosta. Questa soluzione mitiga il violento impatto visivo che rappresenterebbe un parcheggio di tali dimensioni e libera la facciata dell'edificio che può così emergere libero e maggiormente visibile.

Le **previsioni sui tempi di percorrenza** si possono così sintetizzare:

Reggio Emilia-Milano	40 minuti
Reggio Emilia-Bologna	20 minuti
Reggio Emilia- Firenze	50 minuti
Reggio Emilia-Roma	2 ore e 10 minuti
Reggio Emilia-Napoli	3 ore e 35 minuti

Una volta attivata, la nuova fermata in linea sarà interessata da un traffico giornaliero di 12 treni (6 per direzione) e dal passaggio di ulteriori treni veloci, senza servizio di fermata. A inizio esercizio è previsto un flusso di circa 2.750 passeggeri al giorno.

KM129 Reggio.Emilia.Territorio Esteso