COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

Ufficio Stampa

Piazza Prampolini, 1 – 42121 Reggio Emilia tel. (+39) 0522 456390-456840 fax. (+39) 0522 456677
ufficio.stampa@municipio.re.it

Venerdì 11 novembre 2011

Area Nord – I membri delle Commissioni consiliari 'Assetto e uso del territorio' del Comune e 'Infrastrutture' della Provincia hanno visitato oggi il cantiere della stazione Mediopadana di Reggio Emilia e fatto il punto sui lavori

I membri delle commissioni consiliari Assetto e Uso del territorio del Comune di Reggio Emilia, presieduta da **Salvatore Scarpino** e Infrastrutture della Provincia di Reggio Emilia, presieduta da **Paolo Roggero**, hanno visitato oggi pomeriggio il cantiere della stazione Mediopadana, in costruzione a Mancasale, alle porte della città, per fare il punto sull'avanzamento dei lavori. Con i consiglieri, accompagnati dal dirigente dell'Unità di progetto Area nord, **David Zilioli**, erano presenti gli assessori comunali alla Mobilità **Paolo Gandolfi**, alle Risorse del territorio **Ugo Ferrari** e ai Progetti speciali **Mimmo Spadoni**; l'assessore provinciale alle Infrastrutture **Alfredo Gennari**.

Il montaggio dei pilastri ad archetto - Da ottobre 2011 è iniziata la consegna dei primi elementi di acciaio dei pilastri ad archetto - oggi si sono potuti vedere diversi di questi elementi già installati ai lati della base della stazione - e della trave di banchina della stazione Mediopadana di Reggio Emilia, unica stazione in linea sulla ferrovia ad Alta velocità sulla tratta Milano-Bologna, progettata dall'architetto Santiago Calatrava.
Questi elementi, realizzati alle Officine Cimolai di Pordenone, sono stati sottoposti a una preventiva approvazione da parte dei tecnici di Italferr e della direzione artistica, che a tal fine hanno effettuato sopralluoghi di verifica direttamente nella sede di produzione.
Dopo tale approvazione le parti che compongono i pilastri, opportunamente dimensionate affinché non superino le sagome di ingombro per il trasporto su strada, vengono quindi trasportate a Reggio Emilia mediante trasporti ordinari. Le prime consegne hanno interessato i pilastri ad archetto, suddivisi in due elementi ognuno e le parti terminali della trave di banchina in acciaio, a sezione triangolare, che serviranno da appoggio continuo alla banchina di accesso ai binari per l'intera lunghezza della stazione. La fase attuale vede il prosieguo dell'arrivo dei conci in acciaio ed il loro progressivo montaggio.
I pilastri ad archetto vengono assemblati e montati direttamente in cantiere sulle piastre di fondazione e rappresenteranno i primi elementi in acciaio visibili sia dall'autostrada sia da via Gramsci. Per le travi di banchina, si prevede l'assemblaggio di conci delle dimensioni di circa 12 metri ognuno e il loro posizionamento sui pilastri ad archetto mediante autogrù. E' previsto l'arrivo dei primi conci di portali entro la fine dell'anno.

La stazione e l'area Mediopadana - La stazione Mediopadana dell'Alta Velocità, in corso di realizzazione a Reggio Emilia, si propone, come denota la denominazione stessa di servire un bacino d'utenza ben più ampio di quello cittadino, in virtù sia della collocazione centrale rispetto ai nodi principali di Milano e Bologna, sia della localizzazione strategica a livello locale, prossima al casello autostradale e leggermente

fuori dal centro storico, seppur ampiamente connessa ad esso. Ci si rivolge dunque all'area Mediopadana, un agglomerato che rappresenta una vera e propria area metropolitana (Area vasta).
Si configura come un'area metropolitana, caratterizzata dall'integrazione delle funzioni e dall'intensità dei rapporti che si realizzano al suo interno (tra gli elementi caratterizzanti: almeno l'8% degli spostamenti quotidiani extradistretto sono diretti verso il nucleo di riferimento; rete di trasporti che colleghi i diversi ambiti urbani; presenza di forti interazioni economico-sociali all'interno della stessa).
Dal 2000 l'Area Mediopadana - costituita da un nucleo centrale di cui fanno parte, oltre a Reggio Emilia, Modena, Sassuolo, Scandiano, Reggiolo, Carpi, Gonzaga, Bibbiano, Castelnovo, Novellara, Guastalla, Suzzara, Parma, Fidenza, Casalmaggiore e Viadana, e da una corona che comprende Casalmaggiore, Cremona, Mantova, Ostiglia e Piacenza - è interessata da una consistente crescita demografica. La popolazione al primo gennaio 2011 era di 2.300.000.

Perché a Reggio Emilia - Reggio Emilia, data la posizione e le preesistenze infrastrutturali, si è dimostrata la scelta ideale per creare un nodo intermodale di prima importanza. La città è infatti baricentrica rispetto al bacino Mediopadano che deve servire (per un'area vasta di influenza che va da La Spezia a Mantova, da Parma a Modena), che corrisponde a circa **2 milioni di potenziali utenti.**
E' inoltre il centro di una ramificazione di linee che raggiungono punti nevralgici del territorio. Lungo queste linee (verso Mantova, Sassuolo, Ciano, Modena, Parma) si trovano ben 50 fermate che garantiscono una distribuzione capillare, veloce e soprattutto sostenibile dei passeggeri.
Reggio Emilia è anche l'unica città ad avere una stazione dell'Alta velocità vicina al casello autostradale (a meno di un chilometro). In questo modo si potrà raggiungere la stazione in poco tempo direttamente dall'autostrada, senza sovraccaricare la viabilità esistente.

La stazione e la sua città - La stazione si trova nella frazione di Mancasale, sul viadotto della linea dell'Alta velocità, che corre parallela all'autostrada A1. Dalla stazione si potrà raggiungere il centro storico di Reggio Emilia mediante tutti i tipi di viabilità: con la bicicletta o a piedi, sfruttando i percorsi ciclopedonali già realizzati e in corso di realizzazione nell'Area nord (via Petrella, via Gramsci, via Danubio, via Lincoln, via Samoggia, Greenway di Pratofontana); con automobili private o a noleggio mediante la viabilità ordinaria (via Gramsci e via Filangieri); in autobus o taxi direttamente dalle pensiline previste ai lati dell'ingresso principale della stazione; in treno mediante la linea ferroviaria Reggio – Bagnolo che, opportunamente potenziata, sarà in grado di collegare la stazione con altre polarità distintive dell'Area nord (il Tecnopolo, il Centro internazionale Malaguzzi,e il Parco della conoscenza e dell'innovazione delle Reggiane, la stazione storica e il Centro storico, il Campus universitario, lo stadio Giglio e il vicino quartiere della Fiera).

Il cantiere: fondazioni e fasi di montaggio delle coperture - La prima fase di cantiere ha riguardato la realizzazione delle fondazioni della struttura, composte da 325 pali di fondazione del diametro di un metro, realizzati mediante perforazione del terreno sino ad una profondità media di circa 40 metri.
Le teste di tali pali sono state annegate all'interno di plinti di fondazione per un totale di 38, di cui 19 sul lato sud e 19 sul lato nord, ad una distanza di 25,40 metri l'uno dall'altro.
Al viadotto ferroviario esistente, lungo 520 metri circa, si affiancano due muri in calcestruzzo di 8 metri di altezza dotati di grandi aperture, che rappresentano uno degli appoggi della trave di banchina oltre al confine tra gli spazi esterni del primo piano e

l'esterno. I muri sono caratterizzati, nella parte bassa, da una rigatura orizzontale realizzata mediante una matrice all'interno dei casseri metallici, che rimane visibile mentre la parte superiore, liscia è occultata dalle strutture in acciaio. I muri sono gettati in due fasi successive: la prima di 4,5 metri di altezza comprendente l'apertura e la successiva di circa 3,5 metri di coronamento.
La realizzazione di una trave di acciaio a sezione triangolare per l'intera lunghezza della stazione serve a fornire un appoggio continuo alla banchina di accesso ai binari. Anche la trave viene realizzata in conci nelle officine Cimolai e quindi inviata presso il cantiere della stazione ove viene assemblata mediante l'ausilio di torri di montaggio.
Dopo la realizzazione della trave in acciaio si procede con la "casseratura", l'armatura ed il getto della soletta in calcestruzzo, appoggiata sul muro in calcestruzzo e sulla trave di banchina. La soletta si sviluppa per l'intera lunghezza della copertura della stazione ed ha una luce di 3 metri circa.
La copertura della stazione viene realizzata, come previsto, con la linea Av Milano – Bologna in funzione, a tal fine viene montato un carro varo costituito da vagoni ferroviari a pianale posizionati sui binari esterni del viadotto. La realizzazione di una sovrastruttura in acciaio sui vagoni crea un "tunnel movimentabile per tutta la lunghezza del viadotto, che permette di segregare le aree di lavoro dai binari in funzione. La copertura della stazione è realizzata con portali in acciaio costituiti da sezioni tubolari che hanno una dimensione di 120 centimetri per 20 centimetri. In totale ci sono 13 tipi di portale differenti per forma e dimensione (altezza massima di 20 metri, luce media di 36 metri).
I conci che costituiscono i portali vengono fabbricati presso gli stabilimenti Cimolai di Pordenone e assemblati in tre grandi elementi direttamente in cantiere a Reggio Emilia. La suddivisione in un elemento centrale e due laterali nasce dalla necessità di operare sui binari della linea Av in esercizio nelle ore diurne e ferma durante la notte. Il processo di assemblaggio del portale inizia con la preparazione della sezione centrale che viene quindi posizionata nelle ore notturne mediante un appoggio temporaneo realizzato sul carro varo.
Il processo di assemblaggio del portale procede con la preparazione della prima sezione laterale che viene quindi posizionata presso quella centrale, sfruttando lo stesso appoggio temporaneo. Le due sezioni vengono unite mediante cordoni di saldatura, si provvede inoltre a fissare la parte inferiore del portale con la trave di banchina in acciaio mediante un elemento di connessione anch'esso in acciaio.
La realizzazione dei portali procede lungo l'intera lunghezza, mediante l'ausilio del carro varo che avanza sui binari laterali del viadotto, sino a realizzare il caratteristico andamento ad onda.

L'opera - Il progetto complessivo dell'opera prevede un'elaborata struttura composta di diversi elementi che si sviluppa su entrambi i lati del viadotto ferroviario. L'opera, della lunghezza di 483 metri, larghezza massima di 50 metri ed altezza media di 20 metri, racchiude in un unico impianto i vari servizi previsti: la stazione per i viaggiatori, l'interscambio con la linea regionale, una zona adibita a magazzini, depositi e servizi. La copertura è composta da portali in acciaio a sezione chiusa, che riprendono un tracciato planimetrico ed altimetrico sinusoidale, definendo l'involucro della stazione. L'articolazione dei portici crea un effetto visivo assimilabile ad una successione di onde che si alternano da lato a lato: la facciata più mossa, che sovrappone le due onde in modo simmetrico, si affaccia sul lato del tracciato autostradale, mentre quella più calma, con le onde in fase tra loro, si sviluppa sul lato dell'ingresso della stazione.

Altre informazioni

Qual è la differenza fra una stazione "in linea" e le altre?

Le stazioni "in linea" sorgono direttamente sul tracciato dell'Alta velocità e consentono di ridurre al minimo i tempi d'attesa legati agli aspetti tecnici di sosta-controllo-ripartenza. Sulla nuova linea Av Milano – Bologna l'unica fermata che si possa definire "tecnicamente" in linea sarà quella di Reggio Emilia. in termini di tempo risparmiato e funzionalità, la stazione in linea è nettamente vantaggiosa rispetto alle stazioni storiche con interconnessione alla linea Av.

Quanto costa e chi sta eseguendo i lavori?

Il costo complessivo dei lavori per stazione Mediopadana di Reggio Emilia è di 79,09 milioni di euro (al netto dell'Iva), finanziati da Tav (per 18,3 milioni di euro) e dalla Regione Emilia Romagna (per 60,79 milioni di euro.
La gara d'appalto per l'esecuzione dei lavori - promossa e gestita da Italferr per conto di Ferrovie dello Stato - è stata vinta dalla ditta Cimolai di Pordenone – che ha presentato un'offerta con un ribasso di circa il 17% (su una base di gara di 70,01 milioni di euro), cifra che potrà essere reinvestita in altre opere complementari.
Cimolai Costruzioni Metalliche è una ditta interamente italiana, con sede principale a Pordenone, fondata nel 1949.
Operante sia in Italia che all'estero, ha maturato una grande esperienza e competenza in campo internazionale. Specializzata nella costruzione di ponti e viadotti, edifici civili e industriali, infrastrutture militari, travi saldate per le industrie off-shore e navali, paratoie corrugate in acciaio Inox per navi cisterne e più recentemente pali cilindrici e poligonali per linee elettriche e di telecomunicazioni, Cimolai Costruzioni ha già più volte collaborato con Calatrava. Le acciaierie di Pordenone si sono infatti occupate, a seguito di appalto interno di Cepav Uno, della realizzazione delle componenti metalliche dei tre ponti progettati dall'architetto spagnolo per la città ed è sempre stata la ditta friulana ad occuparsi della costruzione dello stadio olimpico di Atene 2004.
Altre opere: Anatolian Motorway (Turchia), Passerella pedonale Celtic Gateway (Holyhead – Regno Unito), Braciere olimpico (Torino), Palasport Oval (Torino), Viadotto sulla Mirna (Novigrad – Croazia), Airbus Project Star (Tolosa - Francia), Sala degli spettacoli Nikaia (Nizza - Francia).

In cosa consiste il progetto della stazione Mediopadana?

La stazione si sviluppa lungo il viadotto esistente, coprendo la linea dell'Alta velocità, lo spazio della banchina su cui sostano i passeggeri e lo spazio delle risalite che conducono al piano terra. La discesa dal treno avviene perciò al primo piano della stazione, alla stessa altezza dell'autostrada.
L'A1, l'autostrada più frequentata d'Italia e la stazione, si trovano quindi a fiancheggiarsi ad una distanza di circa 30 metri: per questi motivi la stazione Mediopadana sarà una delle più viste d'Europa. L'automobilista diventa dunque l'osservatore privilegiato della stazione stessa: da questa considerazione è scaturita l'idea dell'"onda".
"La facciata ondulata, sia verso l'autostrada che verso il piazzale, sembrerà una struttura cinetica: pur non avendo un movimento proprio acquisirà quello di chi vi si muove intorno", ha spiegato l'architetto Calatrava.
La lunghezza complessiva della stazione è di 483 metri mentre la larghezza della struttura è variabile, fino ad un massimo di circa 50 metri, stesso discorso per l'altezza che raggiunge una media di 20 metri.

In dettaglio, si tratta di una copertura composta da una successione ripetuta di 13 portali a sezione chiusa, geometricamente differenti, per complessivi 457 portali, a delineare l'andamento sinusoidale che caratterizza l'infrastruttura. Il peso della fornitura d'acciaio arriverà a circa 14.000 tonnellate, quasi una volta e mezzo il peso della Tour Eiffel.
La stazione si sviluppa su due livelli: quello inferiore, a livello terreno, di accesso alla stazione dove saranno anche presenti tutti i servizi per il pubblico, e quello superiore dove sono previste le banchine per la fermata dei treni.

Quando sarà ultimata?

La stazione entrerà in funzione entro il 2012, mentre gli ultimi lavori di cantiere termineranno completamente entro i 6 mesi successivi.

Chi ha progettato la stazione?

La stazione, così come i tre ponti già realizzati sull'asse attrezzato Reggio-Bagnolo e il futuro casello autostradale, è stata progettata da **Santiago Calatrava Valls**, architetto e ingegnere spagnolo. La stazione fa parte del **Parco progetti** delle nuove porte di Reggio Emilia, nell'ambito della riqualificazione urbana dell'**Area nord**.

Quali sono le altre stazioni Av in Italia?

Le stazioni si sviluppano lungo 1.300 chilometri di linea ad Alta velocità. La linea ridisegna il trasporto ferroviario italiano rendendo il servizio più veloce sulle medie e lunghe percorrenze e complessivamente più efficiente consentendo la ridistribuzione del traffico: il trasporto metropolitano e regionale rimane infatti sulla linea storica mentre i treni a lunga percorrenza sulla linea veloce, unitamente al traffico merci. Le altre stazioni sulla linea dell'Alta Velocità sono:
Torino Porta Susa: progettisti AREP – Jean-Marie Duthilleul e Etienne Tricaud, con Silvio D'Ascia e Agostino Magnaghi; **Bologna:** Progettista: Arata Isozaki con Ove Arup e lo studio M+T & Partners; **Firenze Belfiore**: progettisti: Norman Foster per l'architettura e Ove Arup per l'ingegneria; **Roma Tiburtina**: progettisti: Paolo Desideri ABDR Architetti;
Napoli Afragola: progettista Zaha Hadid.