

# SOPRA E SOTTO IL METRÒ

Viaggio nelle stazioni della città (17 - fine)



**LA STAZIONE.** Aspettando le opere complementari, il parcheggio scambiatore, il polo commerciale e altri sviluppi

## A S. Eufemia-Buffalora capolinea del Metrobus

La seconda fermata in viadotto anticipa l'arrivo al deposito, cuore e cervello dell'intero sistema. Intorno, per adesso, c'è solo un grande cantiere

Mimmo Varone

Signori, si scende. Quando si arriva alla stazione di Sant'Eufemia/Bufalora il viaggio in metropolitana è finito. Oltre, c'è solo il Deposito, cuore e cervello dell'intero sistema. I binari scendono dolcemente e portano tra i capannoni della manutenzione, del lavaggio, del ricovero notturno. I viaggiatori hanno percorso 13,7 chilometri.

Sanpolino. Chi ci arriva, almeno fino alla prossima estate, vedrà intorno un grande cantiere. Le opere complementari di superficie sono in ritardo. Il parcheggio scambiatore, più che strategico in una stazione fuori dal contesto urbano, è di là da venire. Per ora bisognerà accontentarsi del centinaio di posti ricavati sotto il viadotto. La linea 3 dei bus

be far capolinea, invece, il pullman Apam da Mantova-Montichiari.

Le cose, però, sono destinate a cambiare. All'angolo tra viale Sant'Eufemia e via Serenissima è in progetto un Polo commerciale, che dovrebbe svilupparsi su 25mila metri quadrati con 40 punti vendita e duemila posti auto. Adiacente al lato nord del Deposito, poi, il Pgt cittadino prevede un Piano d'insediamento produttivo da 175 mila metri qua-



tri sui treni automatici e sono passati per 16 stazioni in trincea coperta, in galleria profonda, a raso e in viadotto. La diciassettesima è anche l'ultima, seconda di quelle in viadotto dopo

Rezzato-Mandolossa non ci passerà, e neanche la 9 di San Gallo-Botticino. Deviare costerebbe troppo, e i bus intercetteranno soprattutto Sanpolino. Dovreb-

dra-ri riempirsi di capannoni di piccole e medie aziende, congiuntura permettendo. La Stazione sarà al servizio dell'area industriale est cittadina.●

**ISTRUZIONI PER L'USO.** Problemi burocratici stanno rallentando le opere di superficie

## La prima ad essere finita sarà l'ultima completata

Intanto la stazione ha anche dovuto cambiare nome, aggiungendo Buffalora a Sant'Eufemia

Sembra un paradosso, ma la stazione capolinea est di Sant'Eufemia/Bufalora è stata la prima a essere finita e sarà l'ultima a essere completata dalle opere di superficie. Nell'ottobre del 2010 marciava rapida verso la chiusura del cantiere. Era la più avanti delle cinque disseminate lungo la tratta fino alla Poliambulanza, allora a uno stato di avanzamento superiore rispetto alle altre in galleria profonda e in trincea coperta. Tempo qualche mese, e da lì sarebbero passati i primi treni di prova. Poi sono in-

tervenuti i problemi, soprattutto di acquisizione delle aree per il parcheggio bus e gli altri servizi di stazione.

Ad ogni modo, per il taglio del nastro l'accessibilità è garantita. Chi arriva nell'atrio, al piano campagna, si trova davanti la scala mobile per salire alle banchine a livello di viadotto. Ha la balaustra in cristallo e l'illuminazione lungo il mancorrente. Alle due estremità dell'atrio, due scale portano ancora al piano superiore. Da una parte c'è l'ascensore, dall'altra la biglietteria automatica. Le scale, va da sé, verranno utilizzate soprattutto per la discesa, ma si aggiungono a quella mobile e allo stesso ascensore anche per salire.

Intorno si vedono i cubi delle

plafoniere di illuminazione, le telecamere della videosorveglianza (tra piano terra e superiore ce ne sono una dozzina), gli altoparlanti per le comunicazioni ai viaggiatori. I pilastri del viadotto a tronco di cono rovesciato saranno verniciati, perché anche l'occhio vuole la sua parte. Fatto il biglietto, il viaggiatore sale al piano di sopra. Se usa la scala mobile si trova al centro di un grande spazio lungo una quarantina di metri, tanto quanto il treno. Su ciascun lato, sei porte scorrevoli automatiche a vetri si aprono in perfetta coincidenza con le porte dei convogli.

Alternate alle automatiche ce ne sono di manuali, azionabili da un maniglione di emergenza esterno, da utilizzare

nel caso il treno non dovesse fermarsi nel punto esatto previsto. Tuttavia l'eventualità di un malfunzionamento è remota. A sbirciare oltre le porte si scorge il fascio di binari. Ce ne sono due per la marcia normale e altri due antideragliamento, più la terza rotaia dell'alimentazione elettrica ben protetta. Su entrambi i marciapiedi, due pannelli a messaggio variabile indicano direzione, tempi di attesa e quant'altro dal Deposito si debba comunicare ai viaggiatori.

**LE MISURE** di sicurezza sono molto ridondanti, in un sistema del tutto automatico. Non ci sono neanche i tornelli per timbrare il biglietto, ma gli steward controllano, sorve-

gliano gli impianti dei luoghi aperti al pubblico e assistono i viaggiatori. Alcuni di essi sono persino abilitati a condurre il treno in caso di necessità.

La sicurezza che emana dal tutto è massima e neanche volendo si potrebbe cadere sui binari. Il riscaldamento è sotto il pavimento. L'impianto di illuminazione è a led e grigliati metallici nascondono le lamiere della copertura alla vista dei passeggeri in transito. Tutto ciò che si vede è semplice e lineare. Tuttavia c'è molto altro, ed è la tecnologia stivata nei locali tecnici del piano interrato, non accessibili al pubblico. Il cuore della stazione pulsa sottoterra.

Quel che ancora manca, è la sistemazione delle aree di superficie intorno alla stazione. Le opere complementari varate dal Comune prevedevano una spesa di due milioni e 688mila euro divisa in due lotti. Il primo, appaltato nel marzo scorso per 1,2 milioni, doveva essere completato entro

l'entrata in esercizio e prevedeva la nuova viabilità con anello stradale in via Chiappa intorno al sito del Metrobus, nonché la grande rotonda su via Serenissima, le fermate e il deposito pullman e bus con copertura, la sistemazione di spazi pedonali centrali sotto il viadotto.

**TUTTO** il resto, vale a dire il completamento della sistemazione delle aree pedonali e verdi, il parcheggio a raso sul lato est contestualmente ai nuovi edifici, per una spesa di quasi un milione e mezzo, era già rimandato ad anni migliori. Ma ora per una serie di vicissitudini anche il primo lotto verrà fatto per step successivi. Ci sono ancora problemi burocratici che ritardano l'avvio dei lavori allo stabile dell'ex concessionaria Fiat sul lato nord di via Chiappa (a fianco di Omb). E' destinato a parcheggio in

struttura, per il quale esiste già il progetto esecutivo. Basterebbero un paio di mesi ma i lavori non sono ancora partiti.

Nel frattempo un centinaio di posti auto verranno ricavati dove si può, sotto il viadotto, nelle aree a sud e a nord in via di sistemazione. Ora la grande rotonda su via Serenissima è quasi fatta. Via Chiappa, raddoppiata, farà una sorta di anello. La carreggiata più vicina alla stazione ospiterà da una parte le fermate dei bus (sul vecchio sedime di via Chiappa) e dall'altra i taxi. Quella più a nord servirà per accedere ai parcheggi, compreso quello in struttura quando si farà, e con una rotonda provvisoria porterà verso l'area artigianale a sud.

I parcheggi dei bus, con pensilina e quant'altro erano (e sono ancora) previsti sul lato sud della stazione, ma l'area in-

**IL NUMERO**  
E' la diciassettesima stazione venendo dal Prealpino, ultima lungo la linea del metrò, seconda sugli 1,7 chilometri di viadotto. E' il capolinea est e da qui i treni possono proseguire solo per il Deposito.

