il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ

A Barcellona la sotterranea più lunga d'Europa

BARCELLONA. Dopo sette anni di lavori e cinque di ritardo, il 13 dicembre è stata effettuata la prima corsa della nuova linea 9 della metropolitana: 3,9 Km dei 47,8 totali previsti, che renderanno la L9 la linea sotterranea più lunga d'Europa.
L'inaugurazione delle prime cinque fermate nel Comune satellite di Santa Coloma è dunque solo una piccola parte dell'opera mastodontica concepita quasi quarant'anni fa; ma è solo nel 1999 che la Generalitat mette mano all'ambizioso progetto della circonvallazione sotterranea che interrompe la radialità del resto del sistema metropolitano barcellonese, includendolo nel Piano direttore infrastrutturale 2001-2010. La L9 si snoderà attraverso i comuni di Santa Coloma, Badalona, Barcellona, L'Hospitalet e El Prat de Llobregat, unendo punti nevralgici come l'aeroporto, la stazione Tav della Sagrera, la Fiera, l'ampliamento della zona portuale, la Città della Giustizia e il campus universitario sulla Diagonal. 52 fermate, 20 delle quali consentiranno il collegamento con altri sistemi di trasporto in superficie e non. Per la realizzazione della L9 sono state impiegate tecnologie particolarmente innovative: in primis l'elevato livello di automazione che prevede, tra le altre cose, che i treni viaggino senza conducente, guidati da un centro di controllo remoto, e che consente la sincronizzazione tra i convogli e gli ascensori di accesso alle banchine.
La costruzione della L9 è stata, ed è tuttora, condizionata da tre fattori: la profondità e il tipo di suoli; l'intersezione con le altre linee della metropolitana e degli altri mezzi di superficie; l'alta densità abitativa delle zone che attraversa. Nell'impossibilità di concepire una linea di tipo tradizionale, sono state previste tre tipologie di stazione: 30 a forma di pozzo cilindrico situate a una profondità compresa tra 30 e 70 m, con un vestibolo superiore e uno inferiore collegati tra loro mediante scale mobili e grandi ascensori panoramici ad alta velocità sincronizzati con l'arrivo dei treni. In questo caso le banchine si trovano all'interno del tunnel dove circolano i treni, che viaggiano su due livelli sovrapposti.
Saranno 17 le fermate di tipo convenzionale, dove i treni viaggeranno in parallelo. Nella Zona franca, le cinque fermate saranno invece all'aperto con pensilina centrale che separa i due binari. Per una maggiore sicurezza, tutte le fermate saranno dotate di vetrate che si apriranno solo all'apertura delle porte dei treni.
Secondo le previsioni saranno circa 350.000 gli utenti giornalieri della nuova linea che dovrebbe

essere completamente operativa nel 2014. Si tratta senza dubbio del progetto infrastrutturale in cui il Governo catalano ha investito di più negli ultimi anni: 6,5 miliardi. Per il momento, le perforazioni proseguono senza interruzione. In breve sarà aperto il tratto di Badalona e all'inizio dell'estate sarà agibile il nodo Sagrera-Meridiana.

Autore

Francesca Comotti

Laureata in architettura al Politecnico di Milano nel 1998, dopo alcuni anni come libero professionista rivolge la sua attenzione al mondo editoriale, formandosi presso la redazione della rivista «Area» e il settore libri di Federico Motta Editore. La tesi in urbanistica, con i professori Giancarlo Consonni e Giuseppe Turchini le apre (inconsapevolmente) la strada verso quella che è diventata la sua città di adozione, Barcellona, dove risiede dal 2004. Da qui consolida il suo percorso professionale come giornalista freelance specializzata in architettura contemporanea, collaborando stabilmente con alcune testate di settore italiane e come corrispondente per «Il Giornale dell'Architettura». Per la casa editrice spagnola Loft Ediciones ha pubblicato come co-autrice «Atlas for living», «Atlas de arquitectura del paisaje» e «Sketch landscape»