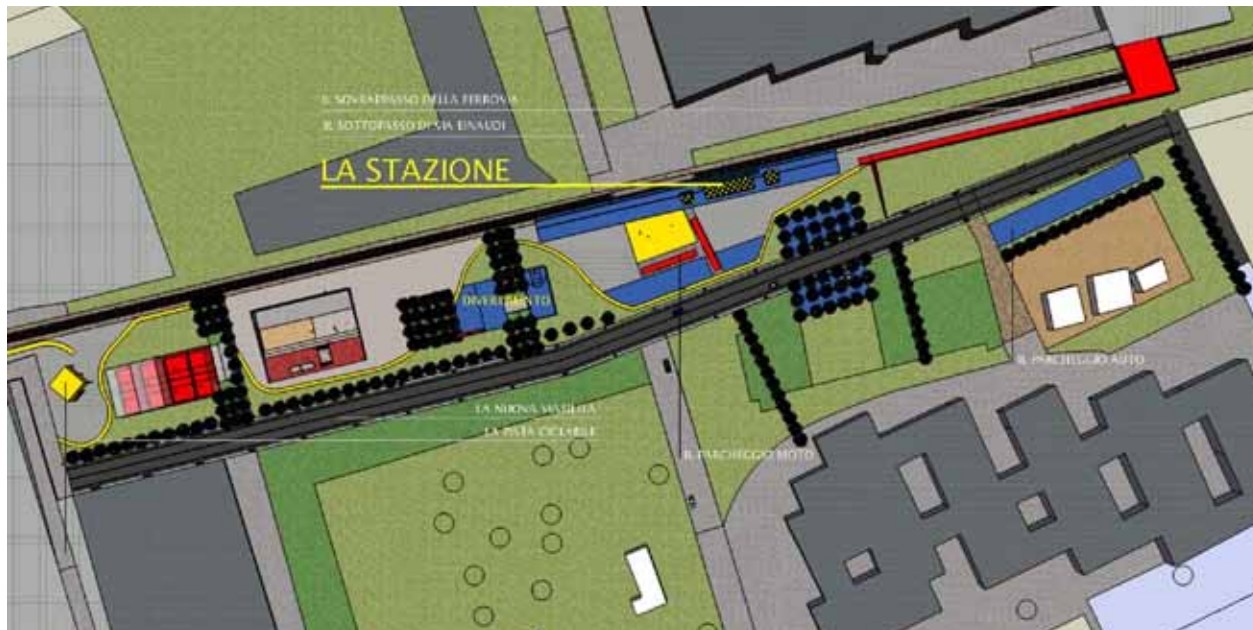




ottobre 2009

**Il treno urbano della Bassa Valle del Chienti:
riqualificazione territoriale e sostenibilità ambientale**



ottobre 2009

**Il treno urbano della Bassa Valle del Chienti:
riqualificazione territoriale e sostenibilità ambientale**

Progetto realizzato da PUBLIC POLICY WORKSHOP ([WWW.PPW.IT](http://www.ppw.it)) su incarico della Camera di Commercio di Macerata, della Fondazione CARIMA e della Provincia di Macerata.

Coordinamento: Francesca Mazzoni

Elaborazioni meta-progettuali: Francesca Mazzoni

Elaborazioni progettuali e masterplan urbanistici: Nardo Goffi e Giorgio Manzoni

INDICE

| | |
|---|----|
| Premessa | 7 |
| 1. Introduzione | 9 |
| 2. Accessibilità alle stazioni del treno urbano e riqualificazione urbana | 19 |
| 3. Le stazioni del treno urbano | 31 |
| 4. La stazione del treno urbano nell'area commerciale "Aurora" | 43 |
| 5. La stazione del treno urbano a Trodica di Morrovalle | 65 |



PREMESSA

Questo studio costituisce la continuazione di una riflessione preliminare sulla valorizzazione della ferrovia Civitanova Marche-Albacina promosso dalla Camera di Commercio di Macerata e dalla Fondazione Carima: “Il sistema territoriale di ‘Civitanova Marche: treno urbano e mobilità sostenibile” (Macerata, novembre 2008).

Come il precedente, sopra richiamato, questo studio si concentra sulla valorizzazione dell'infrastruttura nella Bassa Valle del Chienti – in particolare, la parte che connette i sistemi insediativi di Trodica di Morrovalle e Porto Civitanova. La densità di attività antropiche in questo sistema insediativo suggerisce, infatti, un uso misto di questa infrastruttura, aggiungendo la funzione di treno urbano a quella di collegamento tra i centri maggiori.

Tuttavia, è opportuno sottolineare che entrambi gli studi devono essere interpretati come passi verso un progetto di valorizzazione complessivo dell'intera infrastruttura. La filosofia di fondo dell'approccio seguito è di distinguere tra due fondamentali funzioni:

- 1. collegamento tra i centri maggiori (Civitanova Marche, Macerata, Tolentino, San Severino, Castelraimondo) e i due assi ferroviari fondamentali (Ancona-Albacina; Bologna-Bari);*
- 2. collegamento all'interno dei sotto-sistemi insediativi (in particolare, delle aree urbane funzionali di Civitanova Marche, Macerata e Tolentino-San Severino).*

Proprio dalla possibilità di sovrapporre molto agevolmente queste due funzioni, determinata dallo sviluppo spaziale degli ultimi decenni nella Valle del Chienti, emerge il grande valore di questa infrastruttura logistica e il suo significato strategico.

Si deve sottolineare un ulteriore elemento, già chiaramente presente negli schemi progettuali in seguito presentati. La valorizzazione dell'infrastruttura ferroviaria è, a sua volta, solo una parte di un più generale progetto per una mobilità sostenibile fondato sull'integrazione "ferro-gomma". Sullo sfondo di un sistema insediativo disperso, le stazioni ferroviarie che saranno via via progettate o ristrutturate dovranno essere i nodi di una rete di trasporto collettivo (e individuale) su gomma. Già sperimentata con successo in molte parti d'Europa e d'Italia, l'integrazione tra queste due modalità della mobilità costituisce, quindi, uno degli elementi costitutivi del progetto generale sottointeso a questo studio.

Infine, si deve sottolineare che questo studio è stato elaborato sullo sfondo degli orientamenti per una politica del trasporto sostenibile definiti dalla Regione Marche.



1. INTRODUZIONE

1. INTRODUZIONE

La linea ferroviaria Civitanova Marche-Albacina è una infrastruttura per la mobilità di straordinaria importanza nella Provincia di Macerata. Ma, per interpretare correttamente la funzione che essa può svolgere nel sistema della mobilità provinciale, è necessario introdurre una nuova prospettiva di analisi – come si propone in questo lavoro.

Per comprendere le potenzialità di questa linea ferroviaria il primo passo è interpretare *la nuova funzione di treno urbano* che essa può svolgere nel sistema insediativo che si estende in direzione est-ovest lungo la Valle del Chienti, all'interno del sistema territoriale di 'Civitanova Marche'. La valorizzazione di questa linea ferroviaria richiede che alla tradizionale funzione di connessione ferroviaria tra centri e luoghi – e tra linee ferroviarie – si aggiunga quella, fondamentale oggi nel nuovo contesto insediativo, di "treno urbano".

L'uso di questa linea ferroviaria deve essere re-interpretato alla luce di due fenomeni che si sono manifestati negli ultimi decenni nel territorio che attraversa: a) lo sviluppo spaziale; b) l'estensione e l'intensificazione delle relazioni territoriali.

Il territorio vallivo tra Porto Civitanova e Trodica di Morrovale si è modificato profondamente a partire dagli anni Cinquanta. I sistemi insediativi di Porto Civitanova, Santa Maria Apparente, Montecosaro Scalo, Trodica-Stazione di Morrovalle hanno avuto un intenso sviluppo spaziale, attribuendo a questo territorio un forte carattere urbano. Oggi, in seguito a tale sviluppo la linea ferroviaria attraversa i centri abitanti – mentre in passato attraversava la campagna. I binari e i treni non sono più elementi di un paesaggio agrario; sono diventati elementi di un paesaggio urbano.

Il secondo fenomeno da considerare è quello relazionale. Tra i sistemi insediativi sopra indicati si è stabilita una rete di relazioni molto intensa. Oggi, tali insediamenti sono parte di un unico sistema territoriale policentrico – il sistema urbano di 'Civitanova Marche' – con i suoi punti focali, la gerarchia di mercati, i flussi di mobilità.

Lo sviluppo spaziale avvenuto in questo territorio ha inglobato la linea ferroviaria. E ciò apre la possibilità che in questo tratto essa svolga la funzione di “treno urbano”: vale a dire, usare la linea ferroviaria esistente per gli spostamenti quotidiani all’interno del sistema territoriale di ‘Civitanova Marche’ finalizzati alle basilari attività concernenti il lavoro, la scuola, gli acquisti, la socializzazione.

A questo scopo, due sono gli ambiti di intervento strettamente necessari:

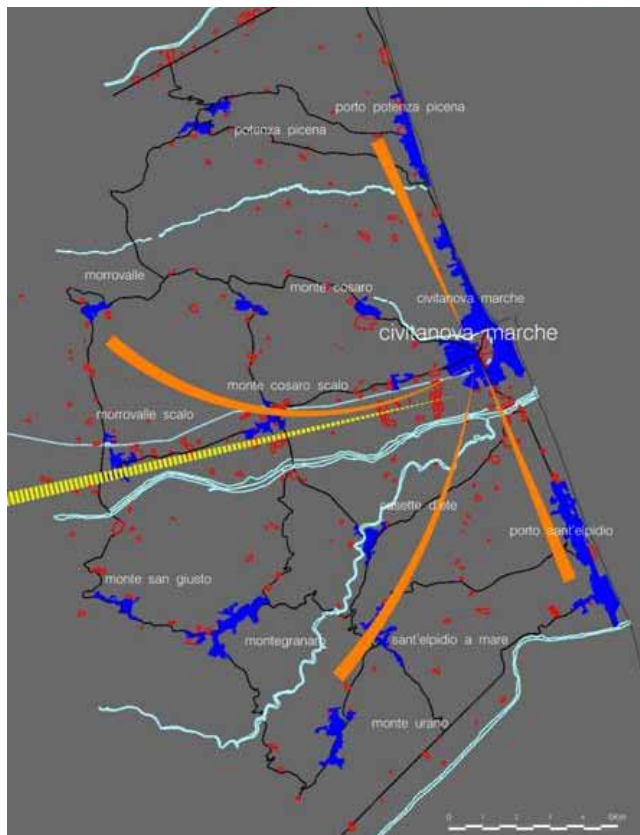
- a) ridefinire la rete delle stazioni ferroviarie;
- b) definire un sistema di accesso alle stazioni ferroviarie.

La rete delle stazioni ferroviarie dovrà essere riqualificata seguendo tre linee di intervento:

1. realizzazione di nuove stazioni in prossimità di alcuni nodi insediativi (ad esempio, Santa Maria Apparente, Area commerciale “Aurora”);
2. nuova collocazione di alcune stazioni esistenti nei punti focali dei nuovi sistemi insediativi – come nel caso dell’abitato di Trodica di Morrovalle;
3. riqualificazione delle stazioni esistenti (Civitanova Marche, Borgo Stazione di Montecosaro).

Si tratta di interventi di non difficile realizzazione e che, peraltro, richiedono investimenti abbastanza moderati.

Un aspetto cruciale del progetto discusso in questo studio è il sistema di accesso alle stazioni ferroviarie. Come si vedrà in seguito, le stazioni ferroviarie in esame si trovano (o, come nel caso di quelle che dovranno essere realizzate, si troveranno) in posizione baricentrica rispetto ai corrispondenti sistemi insediativi. Il nodo chiave per intensificare l’uso della linea ferroviaria – sia rispetto alla funzione di treno urbano che rispetto alla funzione tradizionale – è l’accessibilità a piedi e in bicicletta alle stazioni ferroviarie dagli insediamenti



Il sistema urbano di 'Civitanova Marche'

Il sistema urbano di 'Civitanova Marche', composto da 10 comuni appartenenti alle Province di Macerata e Ascoli Piceno, ha una popolazione di 137.000 abitanti circa e un numero di addetti pari a 61.000 unità circa. Sia in termini di popolazione che di addetti è il secondo sistema urbano delle Marche – dopo quello di 'Ancona'. Da un punto di vista spaziale è una città dispersa nata per coalescenza territoriale e non per espansione continua a partire da un nucleo urbano.

Questa città si è organizzata intorno a due assi gravitazionali principali che si intersecano in corrispondenza di Portocivitanova – centro di gravitazione del sistema. Un asse si sviluppa per circa 15 km lungo la fascia costiera, parallelamente alle maggiori arterie di comunicazione e contiene gli agglomerati urbani di Porto Potenza Picena, Portocivitanova e Porto Sant'Elpidio. L'altro asse corre lungo la Bassa Valle del Chienti, estendendosi per circa 12 km, e contiene gli insediamenti di Santa Maria Apparente, Borgo Stazione, Trodica. Entrambi gli assi ospitano le funzioni intorno alle quali si organizza la città e sono oggi un continuum urbano, benché segmentato in termini politico-amministrativi in più comuni contigui. Lungo questi assi o a poca distanza da essi è oggi localizzata gran parte della popolazione e delle attività produttive manifatturiere e commerciali.

Il sistema delle fermate del treno urbano nella tratta Civitanova Marche-Trodica di Morrovalle

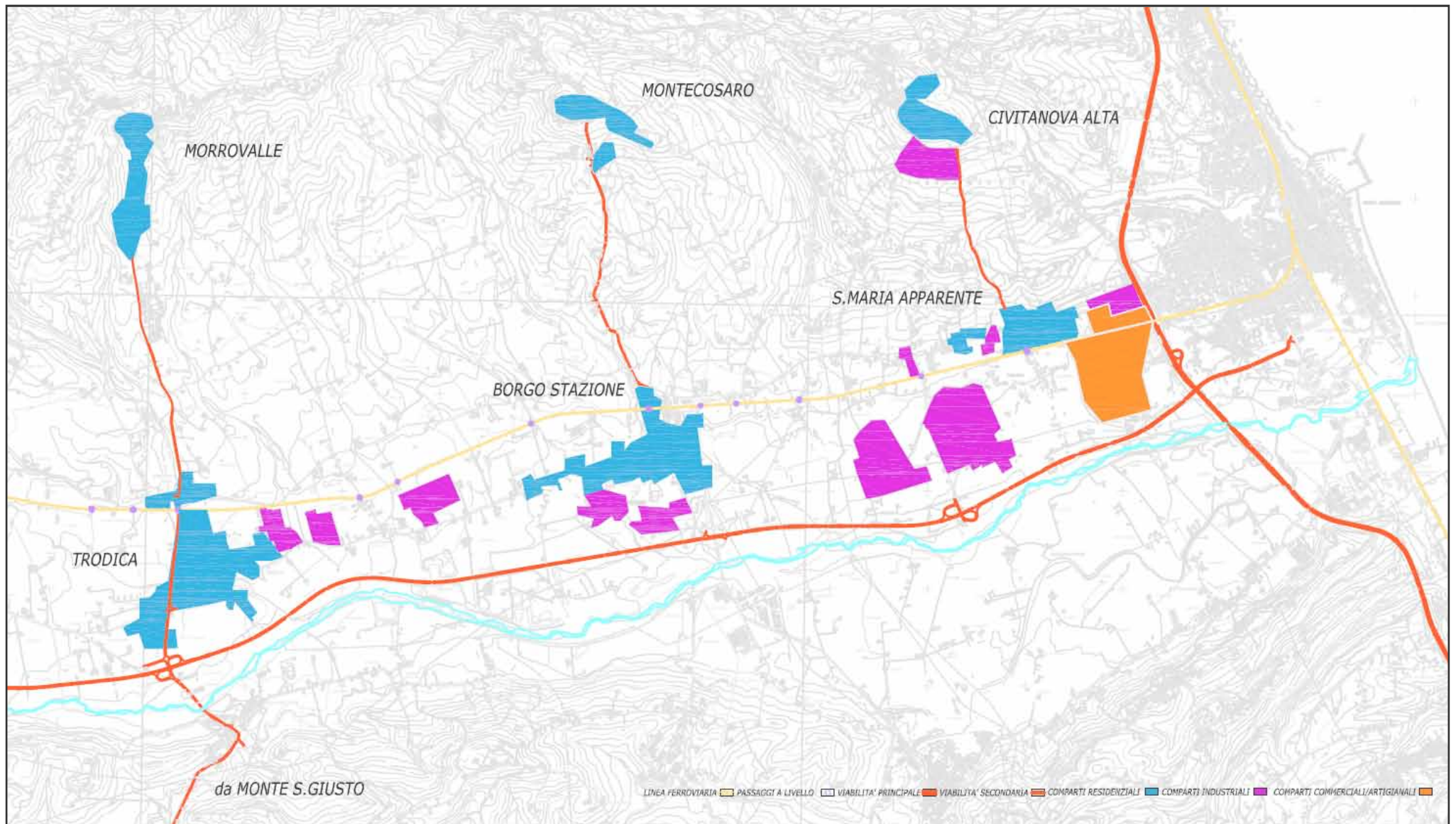
Nella tratta Civitanova Marche-Trodica di Morrovalle, lunga circa 11 km, sono state individuate sei stazioni relative ai seguenti insediamenti urbani: Portocivitanova, quartieri San Marone-Risorgimento, Area commerciale "Aurora"* e Santa Maria Apparente* (nel Comune di Civitanova Marche); Borgo Stazione (nel Comune di Montecosaro); Trodica (nel Comune di Morrovalle). Alcune delle stazioni – quelle contrassegnate con un asterisco – sono da realizzare ex-novo, mentre le altre sono da riqualificare (nel caso della stazione di Trodica è necessario uno spostamento di alcune centinaia di metri).*

Rispetto alla funzione che dovranno svolgere, le stazioni dovranno essere progettate come "infrastrutture leggere" e dovranno essere anche contesti di socializzazione, ospitando quindi altre funzioni. Tutte le stazioni indicate sono potenzialmente "punti focali" di sistemi insediativi sufficientemente grandi da generare bacini di utenza che giustifichino ampiamente l'ipotesi progettuale discussa.

Benché sia stata indicata nella Carta, in questo studio non è stata considerata la fermata del treno urbano in corrispondenza della Zona industriale A di Civitanova Marche. Organizzare la funzionalità di questo nodo pone problemi di natura diversa rispetto ai casi esaminati, problemi che necessitano di una riflessione specifica, da condurre sullo sfondo di un'ipotesi di razionalizzazione delle aree industriali localizzate nella Bassa Valle del Chienti. Si tratta, comunque, di un tema importante rispetto al quale sarebbe opportuno esplorarne la fattibilità.



IL SISTEMA TERRITORIALE



pertinenti attraverso percorsi agevoli e sicuri. Date le distanze e le caratteristiche fisiche dei sistemi insediativi considerati, sono necessari pochi minuti a piedi o in bicicletta per raggiungere le stazioni ferroviarie a partire da un bacino di utenza di tutto rilievo che rende ampiamente sostenibile il progetto del treno urbano in termini finanziari.

In quanto elemento cruciale del progetto, la definizione di un sistema di accesso alle stazioni ferroviarie fa sì che esso sia anche un progetto di riqualificazione urbana dei sistemi insediativi interessati all'intervento, in una relazione sinergica che ha un profondo significato per lo sviluppo di questo territorio.

Il progetto del treno urbano delineato nelle pagine precedenti presenta un'elevata complessità sociale, architettonico-urbanistica e istituzionale. Per questa ragione, richiede una chiara identificazione delle fasi nelle quali deve essere articolato e delle attività da svolgere in ciascuna fase. Si deve sottolineare che progetti di questa natura, oltre ad avere una funzione architettonico-urbanistica, hanno due fondamentali dimensioni, quella sociale e quella istituzionale, le quali devono essere accuratamente sviluppate.

La complessità sociale del progetto è data dal fatto che deve essere fatto proprio dalle comunità locali, le quali devono modificare in un arco temporale abbastanza breve i propri modelli di mobilità, assegnando una funzione centrale alla mobilità attraverso il treno urbano. Ciò richiede una dettagliata analisi e illustrazione dei nuovi modelli di mobilità, una loro comparazione in termini di costi/benefici privati e sociali con i modelli attuali, la loro discussione con le comunità locali. Richiede, inoltre, la costruzione condivisa del "MasterPlan urbanistico", vale a dire dell'assetto urbanistico, quindi funzionale, dell'intervento.

La complessità istituzionale del progetto discende dal fatto che le istituzioni pubbliche coinvolte in modo specifico nella realizzazione del progetto sono numerose. Tale coinvolgimento richiede la definizione di accordi e la ridefinizione di relazioni contrattuali esistenti, l'indizione di gare di appalto, il conferimento di incarichi.

La complessità architettonico-urbanistica del progetto dipende dal fatto che, per proporsi come differenza, progetti di questa natura richiedono un'elevata qualità formale e una elevata qualità funzionale che rendano facile e sicuro utilizzare le micro-infrastrutture per la mobilità (pedonale, ciclabile e ferroviaria) che con esso si realizzano. Inoltre, non si tratta di realizzare semplicemente delle "fermate", ma anche sistemi di accesso sicuri alle singole stazioni e sistemi di micro-infrastrutture per il raggiungimento delle stazioni stesse a piedi o in bicicletta o in auto. E ciò richiede la definizione di un MasterPlan degli interventi di trasformazione fisica – "MasterPlan urbanistico" –, cioè di un'accurata progettazione della disposizione nello spazio dei diversi elementi – stazione, percorsi ciclabili e pedonali, parcheggi scambiatori per le auto, parcheggi per le biciclette, ecc. – anche in considerazione del fatto che si tratta di elementi che diventeranno costitutivi del tessuto urbano esistente e in costruzione.



2. ACCESSIBILITÀ ALLE STAZIONI DEL TRENO E RIQUALIFICAZIONE URBANA

2. ACCESSIBILITÀ ALLE STAZIONI DEL TRENO E RIQUALIFICAZIONE URBANA

Il tema centrale del progetto di riqualificazione della linea ferroviaria Civitanova-Albacina è costituito dalla riqualificazione dei sistemi insediativi in cui le singole stazioni – in primo luogo quelle esistenti, ma anche quelle da costruire – sono incastonate. Il primo passo non è intervenire sulla infrastruttura ferroviaria, bensì sul sistema residenziale intorno alle stazioni ferroviarie, le quali devono assumere una caratterizzazione urbana.

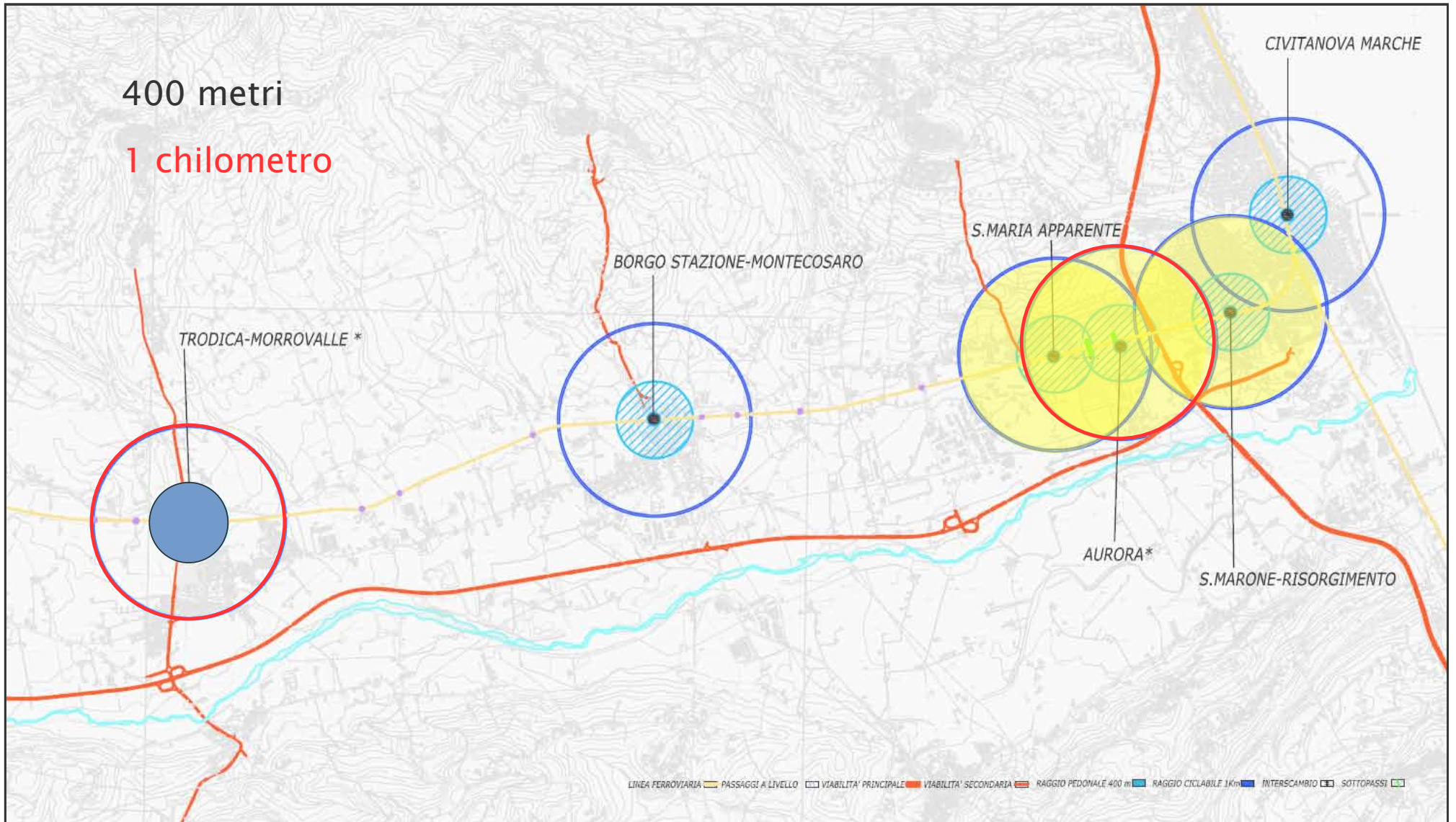
Sul piano strettamente fisico, le stazioni ferroviarie si trovano, oggi, dopo l'intenso sviluppo spaziale degli ultimi decenni, all'interno di sistemi insediativi sufficientemente grandi che esprimono una significativa domanda di mobilità. Tuttavia, attualmente non sono una parte funzionale del sistema insediativo che le circonda. Ciò perché non sono facilmente accessibili a piedi e in bicicletta attraverso un sistema pedonale e ciclabile agevole e sicuro dal sistema insediativo stesso. Anche la loro accessibilità in auto non è agevole (carenza di parcheggi). In un certo senso, sono delle *enclave* separate dal resto.

Se si guarda a queste stazioni in termini del potenziale bacino di utenza, si può evidenziare che hanno un'elevata potenzialità. Tutte le stazioni potrebbero essere raggiunte a piedi o in bicicletta, con tempi di percorrenza inferiori a 15 minuti, da un numero elevato di persone. Il numero resta ancora elevato, rispetto alla determinazione di un bacino potenziale sufficiente, anche riducendo la soglia critica a 10 minuti di tempo di percorrenza e persino riducendola ulteriormente a 5 minuti.

L'ostacolo alla fruizione della linea ferroviaria non è la presenza di un bacino di utenza troppo piccolo delle singole stazioni, bensì la scarsa accessibilità a piedi o in bicicletta determinata dai seguenti fattori:

a) assenza di percorsi pedonali con standard adeguati di qualità e sicurezza;

L'AMBITO DI INFLUENZA



b) assenza di percorsi ciclabili con standard adeguati di qualità e sicurezza;

c) presenza di barriere di accesso alle stazioni ferroviarie.

Naturalmente, la presenza di percorsi pedonali e ciclabili adeguati e l'assenza di barriere sono condizioni necessarie alla accessibilità pedonale e ciclabile delle stazioni ferroviarie. Tuttavia, rimane il fatto che l'uso effettivo della linea ferroviaria dipende dalle forme di mobilità scelte dagli individui. Ma un dato acquisito è che gli individui cambiano rapidamente i loro comportamenti quando l'innovazione introdotta presenta dei vantaggi e ne accettano i vincoli. Inoltre, come già sottolineato, l'attuale frequenza delle corse è sufficiente da permetterne un uso in termini di spostamenti di circa 1-2 ore. Con questo tempo, ad esempio, dalla stazione di Trodica di Morrovalle – che è la più distante fra quelle considerate in questo studio – si può raggiungere il centro di Civitanova Marche (e viceversa), trascorrervi circa un'ora per fare gli acquisti o socializzare e poi ritornare.

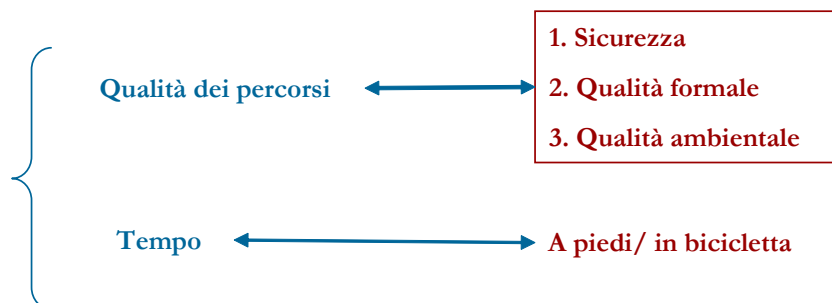
Dal punto di vista dei vantaggi che il fruitore può trarre dall'uso del treno urbano, l'aspetto chiave è la dimensione sistemica dell'intervento. Infatti, il fruitore del treno urbano ha bisogno, da una parte, di un elevato livello di accessibilità della stazione di partenza e, dall'altra, di un elevato livello di fruibilità del sistema insediativo che raggiunge scendendo alla stazione di arrivo. Ad esempio, un giovane che risiede a Borgo Stazione (Montecosaro) e che frequenta una scuola superiore a Civitanova Marche non solo ha bisogno di raggiungere agevolmente a piedi o in bicicletta la stazione ferroviaria di Montecosaro dalla sua abitazione, ha anche bisogno di raggiungere altrettanto agevolmente l'edificio scolastico una volta arrivato alla stazione ferroviaria di Civitanova Marche. Le stesse condizioni sono valide per quanto concerne gli spostamenti effettuati per motivi di lavoro o per svolgere attività di socializzazione/ricreazione e di scambio.

Ne consegue che, tanto maggiore è il numero dei sistemi insediativi sui quali si interviene attraverso la riqualificazione del tessuto urbano in funzione di un aumento della domanda di mobilità via treno, tanto maggiore sarà l'impatto dell'intervento in termini di fruizione della linea ferroviaria (e sostenibilità della mobilità).

La qualità dei percorsi pedonali e ciclabili

La qualità dei percorsi pedonali e ciclabili può essere espressa in termini dei seguenti fattori: a) sicurezza; b) qualità formale; c) qualità ambientale. Il primo è certamente il più importante, soprattutto in relazione alla fruizione da parte della popolazione giovanile e anziana. La funzionalità è anch'essa importante, poiché rende più efficienti (e più rapidi) gli spostamenti. Interessante è anche la qualità formale e ambientale dei percorsi perché influenza direttamente la qualità dell'azione. Spostarsi a piedi o in bicicletta non diventa più soltanto funzionale al raggiungimento di un luogo ma anche un'attività che ha un valore in sé.

I percorsi pedonali costituiscono l'ambito in cui intervenire nella prima fase del progetto di riqualificazione della linea ferroviaria. Ma i percorsi ciclabili hanno un'importanza notevole, destinata a crescere nei prossimi anni via via che il vincolo della sostenibilità ambientale diventerà più stringente. L'uso della bicicletta permette, infatti, di ampliare notevolmente il bacino di utenza di ciascuna stazione, fino a farlo coincidere con l'intero sistema insediativo di riferimento.

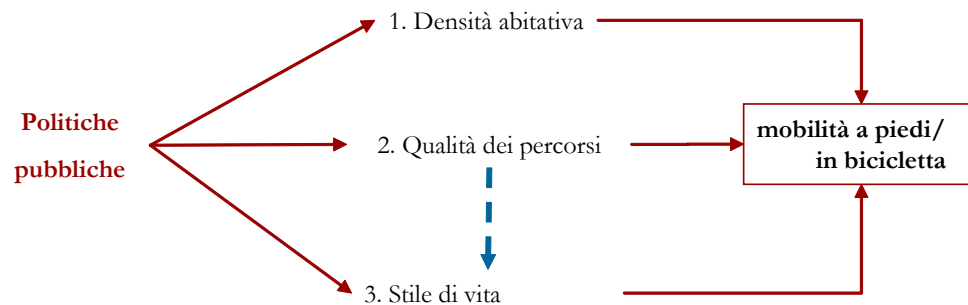


Densità abitativa, qualità dei percorsi e stili di vita: una relazione causale

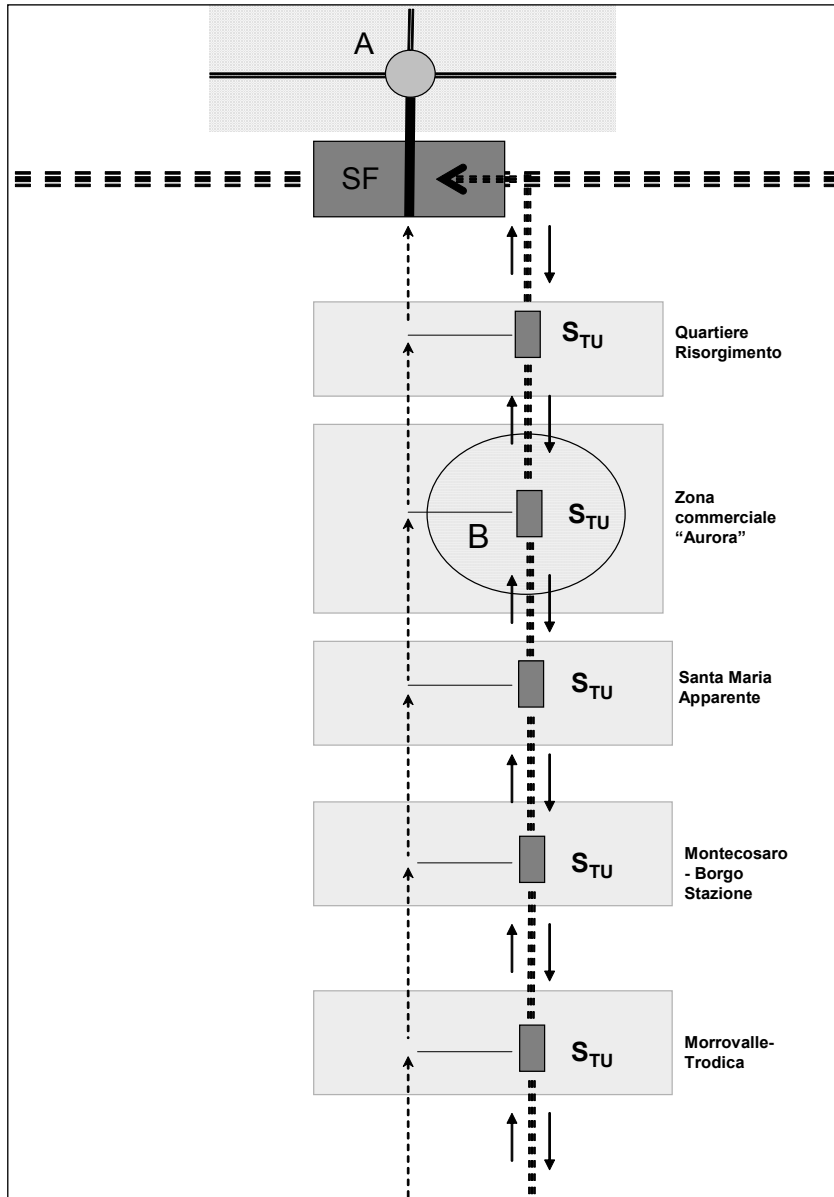
La densità abitativa è il fattore dal quale partire. Tutti gli insediamenti considerati hanno una elevata densità abitativa. Si tratta di uno stato di cose determinato dallo sviluppo spaziale degli ultimi decenni – e l'obiettivo di aumentare ulteriormente la densità abitativa dovrebbe ora essere perseguita nella pianificazione territoriale di questi sistemi insediativi. L'ambito nel quale è ora necessario intervenire è la qualità dei percorsi pedonali e ciclabili che legano le stazioni ferroviarie al tessuto insediativo di riferimento.

Da sottolineare che questo tessuto connettivo per la mobilità non avrebbe solo l'effetto di integrare la stazione ferroviaria nel tessuto urbano. Produrrebbe anche l'effetto di creare una rete di connessione interna ai sistemi insediativi, aumentandone notevolmente la qualità urbana e il valore del servizio residenziale.

Inoltre, la qualità dei percorsi pedonali e ciclabili influenza direttamente gli stili di vita degli individui (le loro scelte relativamente alla mobilità, in questo caso). Un incremento della qualità dei percorsi aumenta il numero degli spostamenti effettuati a piedi e in bicicletta e, quindi, come risultato finale, la fruizione della stazione ferroviaria.




Da una prospettiva funzionale, si dovrebbe realizzare una situazione come quella delineata nella figura della pagina accanto: una sequenza di sistemi insediativi connessi dalla linea ferroviaria e ciascuno organizzato in termini di accessibilità alla propria stazione.



Accessibilità alle stazioni del treno urbano e riqualificazione urbana

Il progetto di treno urbano è anche un progetto di riqualificazione urbana attraverso il quale le stazioni vengono incorporate nel tessuto insediativo.

-  Area con connessioni di mobilità ciclo-pedonale
- A: il centro relazionale-commerciale del sistema urbano
- B: Zona commerciale "Aurora"
- S_{TU}: le stazioni del treno
- SF: la stazione ferroviaria di Civitanova Marche

Nelle città europee

La foto racconta una situazione oramai del tutto comune nelle città europee: una stazione del treno urbano (o della metropolitana), un parcheggio di biciclette accanto (per gli utenti che hanno raggiunto la stazione in bicicletta). Nella città dispersa di 'Civitanova Marche' l'integrazione tra bicicletta e treno urbano è in grado di dare un contributo fondamentale alla soluzione del problema della mobilità sostenibile. Con una appropriata rete di percorsi ciclabili – realizzabile con modesti investimenti e semplici regole d'uso degli spazi pubblici – il bacino di utenza delle stazioni considerate nel presente studio comprenderebbe gran parte (in alcuni casi la totalità) del sistema insediativo di riferimento.



Commissione delle Comunità Europee

Libro verde: verso una nuova cultura della mobilità urbana

Bruxelles, 25 settembre 2007 [COM 2007 551]

1.

“La strategia elaborata a livello europeo potrà attecchire solo grazie ad un’azione portata avanti a livello locale: saranno allora gli enti locali ad entrare in gioco, per attuare nel concreto una politica di mobilità urbana adatta al loro contesto.” (p. 5)

2.

“La sfida posta dallo sviluppo sostenibile nelle zone urbane è immensa: si tratta di conciliare, da un lato, lo sviluppo economico delle città e l’accessibilità del loro territorio e, dall’altro, la qualità di vita e la tutela ambientale.

Di fronte a queste problematiche dalle molteplici implicazioni, occorre uno sforzo comune per incentivare la ricerca di soluzioni innovative e ambiziose in materia di trasporto urbano, che permettano di rendere le nostre città più agibili, più accessibili, più sicure e meno inquinate.

Insieme, dobbiamo trovare i mezzi per conseguire una migliore mobilità urbana e periurbana, una mobilità sostenibile, una mobilità al servizio di tutti i cittadini europei, ma che consenta anche agli operatori economici di sentirsi a loro agio in città.” (p. 6)

3.

“Per rendere più attraenti e sicuri gli spostamenti a piedi e in bicicletta, le autorità locali e regionali dovrebbero adoperarsi per una piena integrazione di queste modalità di trasporto nelle politiche di mobilità urbana, sia in sede di elaborazione che di monitoraggio. Si richiede maggiore attenzione per lo sviluppo di adeguate infrastrutture. Si può ricorrere a forme innovative di coinvolgimento delle famiglie, dei bambini e dei giovani nell’elaborazione delle politiche. Lo spostarsi a piedi e in bicicletta può essere incoraggiato mediante iniziative a livello di città o di quartiere, nei luoghi di lavoro e nelle scuole, come ad esempio giochi sulla circolazione stradale, indagini sulla sicurezza stradale o sussidi didattici.” (p. 6)

4.

“L’UE deve continuare a promuovere e sovvenzionare l’ampliamento, il riattamento e la riqualificazione di sistemi puliti di trasporto pubblico urbano, come filobus, tram, metropolitana e ferrovia suburbana, nonché altri progetti di trasporto urbano sostenibile.” (p. 9)

5.

“Uno dei fattori critici di successo della mobilità nelle reti urbane è la possibilità, per l’utente, di compiere una scelta informata quanto alla modalità e all’orario di trasporto. Ciò dipende dalla disponibilità di informazioni adeguate, interattive e di facile consultazione sui percorsi multimodali, che permettano di pianificare e organizzare un itinerario”. (p. 13)

6.

“Il senso di insicurezza diffusamente avvertito dissuade certe categorie di persone dal viaggiare con i mezzi pubblici. Questo problema riguarda non solo i veicoli, le stazioni e le fermate degli autobus o dei tram, ma anche il tratto di strada da percorrere a piedi per raggiungere la fermata e viceversa.” (p. 16)

7.

“... per favorire una nuova “cultura della mobilità urbana” in Europa, è necessario creare dei partenariati. A questa nuova cultura della mobilità urbana possono contribuire anche nuovi metodi e strumenti di pianificazione urbanistica. Un ruolo di primo piano spetta all’educazione, alla formazione e alla sensibilizzazione.” (p. 18)



3. LE STAZIONI DEL TRENO URBANO

3. LE STAZIONI DEL TRENO URBANO

Nel progetto di treno urbano per il sistema insediativo disperso che si estende da Civitanova Marche a Trodica di Morrovalle delineato nello studio promosso dalla Camera di Commercio di Macerata e dalla Fondazione Carima *“Il sistema territoriale di ‘Civitanova Marche’: treno urbano e mobilità sostenibile”* (Macerata, novembre 2008) sono state individuate le seguenti sei fermate del treno urbano (vedi le relative schede alle pagine 25 e 26):

1. Portocivitanova (Comune di Civitanova Marche);
2. quartieri San Marone-Risorgimento (Comune di Civitanova Marche);
3. Area commerciale “Aurora” (Comune di Civitanova Marche);
4. Santa Maria Apparente (Comune di Civitanova Marche);
5. Borgo Stazione (Comune di Montecosaro);
6. Trodica (Comune di Morrovalle).



La stazione del treno urbano a Portocivitanova

Nell'insediamento di Portocivitanova la stazione del treno urbano si troverebbe all'interno della stazione ferroviaria, nodo centrale della mobilità della Provincia per quanto riguarda le connessioni con il resto dell'Italia e, quindi, luogo dello scambio fra il trasporto pubblico a breve percorrenza – quello che scaturirebbe dall'uso della tratta Civitanova Marche-Morrovalle come treno urbano – e il trasporto pubblico a lunga percorrenza.

Inoltre, la stazione ferroviaria si localizza all'interno di un'area che costituisce il punto focale principale del sistema urbano di 'Civitanova Marche', ambito fondamentale per le attività commerciali, di socializzazione e di produzione di beni e servizi che vi si svolgono alla scala del sistema urbano e dell'intera provincia. Infine, essa è al centro di un sistema insediativo residenziale molto ampio e denso che le permette di avere una elevata accessibilità sia pedonale che ciclabile. Con spostamenti a piedi di 8-12 minuti, circa 5.000-15.000 residenti possono raggiungere la stazione ferroviaria.



La stazione del treno urbano nei quartieri San Marone-Risorgimento

Benché la stazione del treno urbano nei quartieri San Marone-Risorgimento non abbia la stessa priorità attribuibile agli altri insediamenti, aprirebbe una nuova prospettiva ai suoi abitanti in termini di mobilità. Situandosi tra il centro storico di Portocivitanova e la Zona commerciale "Aurora", permetterebbe di raggiungere i due luoghi centrali della città. Inoltre, poiché in questa parte di città la linea ferroviaria definisce una cesura tra i due quartieri, la realizzazione di una fermata del treno urbano dovrebbe costituire un'occasione per una loro connessione: un sottopassaggio ferroviario per pedoni e biciclette svolgerebbe questa funzione, oltre che garantire un bacino di utenza più ampio.

La fermata del treno urbano dovrebbe essere localizzata in prossimità dell'incrocio tra Via Giovanni Verga e Via Francesco Guerrazzi. Qui, infatti, è stato realizzato un insieme di spazi collettivi (piazza, parcheggio, giardini, parco giochi) che, unitamente alla presenza della scuola e di alcuni esercizi commerciali nelle immediate vicinanze, potrebbero costituire il punto focale dell'area in esame.

Per ciascuna fermata è stato delineato un intervento di riqualificazione. Ogni intervento – da sviluppare sul piano fisico (architettonico e urbanistico) e funzionale attraverso una specifica progettazione – si compone di alcuni elementi di base comuni, i quali hanno lo scopo di territorializzare l'infrastruttura ferroviaria. Gli elementi di base sono i seguenti:

- a) localizzazione della stazione;
- b) adeguamento funzionale o realizzazione *ex-novo* della stazione;
- c) percorsi pedonali e ciclabili per l'accessibilità alla stazione dal sistema insediativo di pertinenza.

Rispetto al punto a), si tratta, in un caso (Trofica di Morrovalle), di spostare la stazione esistente per collocarla in una posizione coerente con lo sviluppo spaziale in corso. In altri casi, invece, sarà necessario individuare una adeguata localizzazione.

Relativamente al punto b), il tema è l'adeguamento delle stazioni esistenti ai nuovi standard di funzionalità e di qualità formale.

Infine, con riferimento al punto c), sarà necessario effettuare interventi di riqualificazione in tutti i sistemi insediativi esaminati.



La stazione del treno urbano nell'area commerciale "Aurora"

L'area commerciale "Aurora" rappresenta un punto strategico del progetto di treno urbano poiché è il mercato più importante esterno ad un centro abitato della Provincia di Macerata e, unitamente al mercato diffuso del centro storico di Civitanova Marche, costituisce uno dei luoghi centrali più fruiti dalla collettività del sistema urbano di 'Civitanova Marche' e da una parte rilevante della collettività provinciale.

La sua localizzazione periferica implica spostamenti in auto da parte di tutti i suoi fruitori, con ricorrenti fenomeni di congestione da traffico veicolare e, dato il suo bacino di utenza, la realizzazione di una fermata del treno urbano è l'unica fondamentale soluzione al problema posto dalla mobilità in auto. Lo è sia con riferimento a coloro che risiedono negli insediamenti dispersi più lontani del sistema territoriale (ad esempio, Montecosaro, Morrovalle) che per coloro che risiedono negli insediamenti più prossimi, come Portocivitanova e Santa Maria Apparente.



La stazione del treno urbano a Santa Maria Apparente

Santa Maria Apparente è oggi una delle parti costitutive del sistema urbano di 'Civitanova Marche': a) perché nel suo territorio si è sviluppata la più ampia zona industriale della nuova città; b) perché l'intensa attività di edilizia residenziale ha determinato una sua espansione lungo la strada provinciale maceratese, creando un continuum con la periferia di Civitanova Marche e riducendo la distanza con il contiguo nucleo di Borgo Stazione (Comune di Montecosaro). Pertanto, il grado di integrazione territoriale fra Santa Maria Apparente e i luoghi centrali del consumo, della socializzazione, dell'istruzione di Civitanova Marche è, in questo caso, il più elevato nell'ambito del sistema urbano.

Con la sequenza spostamento a piedi-treno urbano, circa 3.000 persone raggiungono da Santa Maria Apparente la stazione ferroviaria di Civitanova Marche in poco più di 10 minuti.

La stazione del treno urbano andrebbe realizzata all'interno dell'area in cui si concentra gran parte del capitale collettivo (giardini, campo sportivo, chiesa parrocchiale, parcheggio) di questo insediamento e dovrebbe essere un'occasione per riqualificare l'intera area, connettendo in modo coerente i vari elementi.

Come già richiamato, i tre elementi sono fondamentali per il successo del progetto di treno urbano. In particolare, la riqualificazione urbana e la dotazione di adeguati percorsi ciclabili e pedonali per accedere alle stazioni dai sistemi insediativi pertinenti sono interventi che dovranno essere effettuati contestualmente agli interventi di adeguamento funzionale e di costruzione delle stazioni ferroviarie. In definitiva, il progetto di treno urbano delineato in precedenza è anche un progetto di riqualificazione urbana, attraverso il quale le stazioni vengono incorporate nel tessuto insediativo.



La stazione del treno urbano a Borgo Stazione di Montecosaro

A Borgo Stazione, un insediamento di circa 3.000 abitanti del comune di Montecosaro, l'attuale stazione ferroviaria si trova in una posizione ancora funzionale alla sua funzione di fermata di treno urbano.

Percorrendo una distanza di 1 km a partire dall'attuale stazione ferroviaria è possibile raggiungere quasi tutto l'insediamento di Borgo Stazione – e, certamente, i suoi ambiti più densamente abitanti. Con la sequenza spostamento a piedi-treno urbano, si giunge in breve tempo nei luoghi centrali principali del sistema urbano di 'Civitanova Marche' – il centro storico (20 minuti circa) e l'area commerciale "Aurora" (10 minuti circa) – del quale Borgo Stazione è uno degli insediamenti più prossimi.

A Borgo Stazione è necessario stimolare il formarsi di una centralità ricreativa intorno alla stazione ferroviaria, essendo un nucleo che non ha mai avuto un luogo centrale e le attività di scambio si sono in gran parte localizzate lungo la strada provinciale, oggi una strada-mercato nel tratto interno all'insediamento più denso. Pertanto, si dovrebbe favorire lo sviluppo della stazione ferroviaria in un centro per la ricreazione e la socializzazione perché sinergico alla fruizione di questo ambito per l'utilizzo del treno urbano.

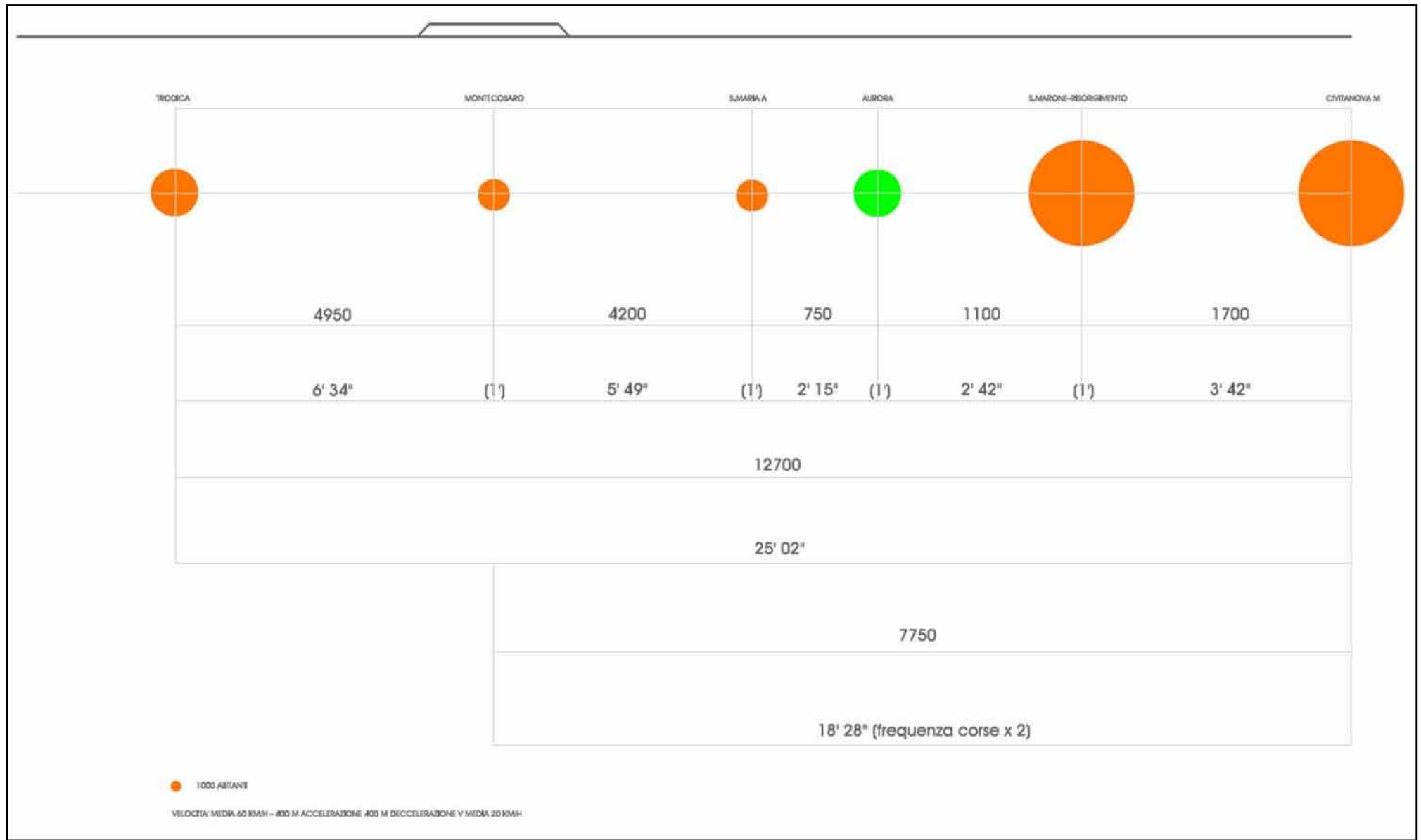


La stazione del treno urbano a Trodica di Morrovalle

L'espansione dei nuclei contigui di Trodica e di Stazione di Morrovalle, la quale sta dando luogo alla formazione di un unico insediamento di oltre 4.000 abitanti, ha fatto sì che la sua stazione ferroviaria si trovi, oggi, in una posizione molto decentrata e isolata. La centralità che la fermata di un treno urbano deve assolutamente avere può essere comunque recuperata realizzando una nuova fermata in prossimità della recente e rilevante espansione edilizia, ancora in corso di realizzazione, che è destinata a diventare il nuovo nuovo luogo centrale di questo insediamento.

Con la sequenza spostamento a piedi-treno urbano il centro di Civitanova Marche è accessibile da Trodica in poco più di 20 minuti da parte di 4.000 persone circa – e l'area commerciale "Aurora" in poco meno di 20 minuti.

FREQUENZE E TEMPI DI PERCORRENZA – SISTEMA IBRIDO



FREQUENZE E TEMPI DI PERCORRENZA – TRENO URBANO



Corse giornaliere nella tratta Civitanova Marche-Albacina

Considerato l'attuale utilizzo della linea ferroviaria Civitanova Marche-Albacina, la frequenza delle corse è ancora molto elevata (vedi Tabelle pagina accanto). Dalle 6 del mattino fino alle 20 vi sono 15 corse con fermata a Montecosaro e 14 con fermata a Morrovalle – una ogni ora circa – alle quali si aggiungono 3 servizi sostitutivi (corriera). I treni diretti a Macerata sono, invece, 21, dalle 5 del mattino alle 21. Per ora, sarebbe quindi sufficiente realizzare alcune semplici – e poco costose – infrastrutture che rendono possibile la fermata dei treni nei luoghi individuati così da disporre di un treno urbano – in attesa di una vera e propria metropolitana di superficie (che implica materiale rotabile diverso, ecc.).



Corse giornaliere nella tratta Civitanova Marche-Albacina con fermata a Montecosaro e a Morrovalle

| | Civitanova Marche | → minuti | Montecosaro | → minuti | Morrovalle | Morrovalle | → minuti | Montecosaro | → minuti | Civitanova Marche |
|----|-------------------|-------------|-------------|-------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------------|
| 1 | 6.00 | 6 | 6.06 | 11 | 6.11 | 6.45 | 13 | 6.51 | 7 | 6.58 |
| 2 | 7.03 | 6 | 7.09 | 11 | 7.14 | 7.33 | 13 | 7.39 | 7 | 7.46 |
| 3 | 8.22 | 7 | 8.29 | 13 | 8.35 | 8.37 | 12 | no | no | 8.49 |
| 4 | 8.51 | 7 | 8.58 | 12 | 9.03 | 9.48 | 13 | 9.54 | 7 | 10.01 |
| 5 | 9.32 | 7 | 9.39 | 12 | 9.44 | 10.08 | 13 | 10.14 | 7 | 10.21 |
| 6 | 11.42 | 6 | 11.50 | 11 | 11.53 | 10.55 | 13 | 11.01 | 7 | 11.08 |
| 7 | 12.06 | 6 | 12.12 | 11 | 12.17 | 11.40 | 18 | 11.50 | 8 | 15.58 |
| 8 | 12.35 | 6 | 12.41 | 11 | 12.46 | 12.48 | 10 | no | no | 12.58 |
| 9 | 13.12 | 7 | 13.19 | 13 | 13.25 | 14.02 | 13 | 14.08 | 7 | 14.15 |
| 10 | 14.17 | 6 | 14.23 | 11 | 14.28 | 14.49 | 13 | 14.55 | 7 | 15.02 |
| 11 | 15.09 | 7 | 15.16 | 15 | 15.24 | 15.13 | 13 | 15.19 | 7 | 15.26 |
| 12 | 15.53 | 7 | 16.00 | no | no | 15.58 | 13 | 16.04 | 7 | 16.11 |
| 13 | 16.00 | 14 | 16.14 *** | 19 | 16.19 *** | 16.45 | 13 | 16.51 | 7 | 16.58 |
| 14 | 16.41 | 6 | 16.47 | 15 | 16.56 | 16.50 *** | 27 | 16.58 *** | 19 | 17.17 |
| 15 | 17.10 | 10 | 17.20 | 39 | 17.59 | 17.54 | 13 | 18.00 | 7 | 18.07 |
| 16 | 18.09 | 6 | 18.15 | 35 | 18.50 | no | no | 18.17 | 7 | 18.24 |
| 17 | 19.15 | 14 | 19.31 *** | 19 | 19.34 *** | 18.51 | 13 | 18.57 | 7 | 19.04 |
| 18 | 19.57 | 7 | 20.04 | no | no | 20.01 | 13 | 20.07 | 7 | 20.14 |
| 19 | 21.05 | 15 | 21.20 *** | 20 | 21.25 *** | 21.20 | 13 | 21.26 | 7 | 21.33 |

*** servizio sostitutivo (corriera)

Corse giornaliere nella tratta Civitanova Marche-Albacina senza fermata a Montecosaro e a Morrovalle

| | Civitanova Marche | → | Macerata | Macerata | → | Civitanova Marche |
|---|-------------------|---|----------|----------|---|-------------------|
| 1 | 5.00 | | 5.21 | 8.18 | | 8.49 |
| 2 | 21.05 | | 21.55 | | | |



4. LA STAZIONE DEL TRENO URBANO NELL'AREA COMMERCIALE "AURORA"

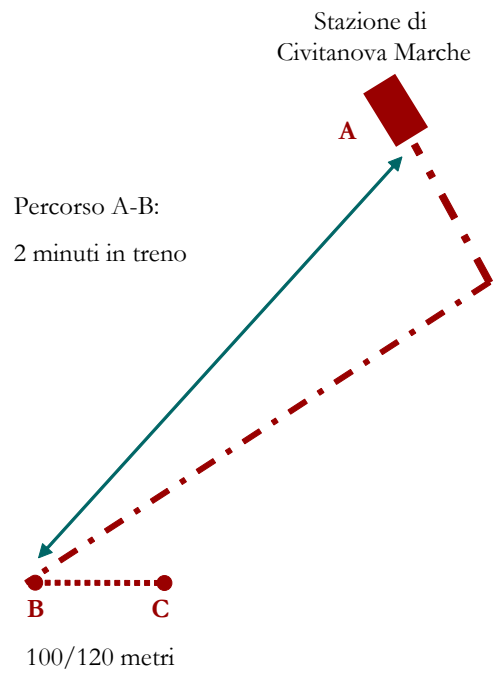
4. LA STAZIONE DEL TRENO URBANO NELL'AREA COMMERCIALE "AURORA"

L'area commerciale "Aurora" è il mercato più importante della Provincia di Macerata sorto all'esterno di un centro abitato. Insieme al mercato diffuso del centro storico di Civitanova Marche, costituisce uno dei luoghi centrali più fruiti dalla collettività del sistema urbano di 'Civitanova Marche' e da una parte rilevante della collettività provinciale. E per questo rappresenta un punto strategico del progetto per una mobilità sostenibile.

Allo stato attuale, la sua localizzazione periferica implica spostamenti in auto da parte di tutti i suoi fruitori, con ricorrenti fenomeni di congestione da traffico veicolare. In effetti, la mancanza di una anche minima accessibilità ciclabile non permette neppure a chi vive negli insediamenti limitrofi – ad esempio, Santa Maria Apparente dista a meno di un km – di raggiungere questa grande area commerciale in bicicletta. Tuttavia, dato il bacino di utenza, la realizzazione di una fermata del treno urbano è l'unica fondamentale soluzione al problema posto dalla mobilità in auto. Lo è sia con riferimento a coloro che risiedono negli insediamenti dispersi più lontani del sistema territoriale (ad esempio, Montecosaro, Morrovalle) che per coloro che risiedono negli insediamenti più prossimi, come Portocivitanova e Santa Maria Apparente.

La rilevanza di una fermata del treno urbano nell'area commerciale 'Aurora' è subito evidente se si considera che la stazione ferroviaria di Civitanova Marche – il punto A nello schema accanto – è straordinariamente interessante in termini di fruizione e di mobilità sostenibile. Come indicato in precedenza, essa è al centro di un sistema insediativo tale che le permette di avere una elevata accessibilità pedonale e ciclabile.

Il punto B rappresenta la fermata del treno urbano nell'area commerciale "Aurora", la quale dovrà essere progettata *ex-novo*. Da questo punto il treno impiegherebbe 2 minuti circa per raggiungere la stazione di Portocivitanova che, come si è visto, è in grado di servire



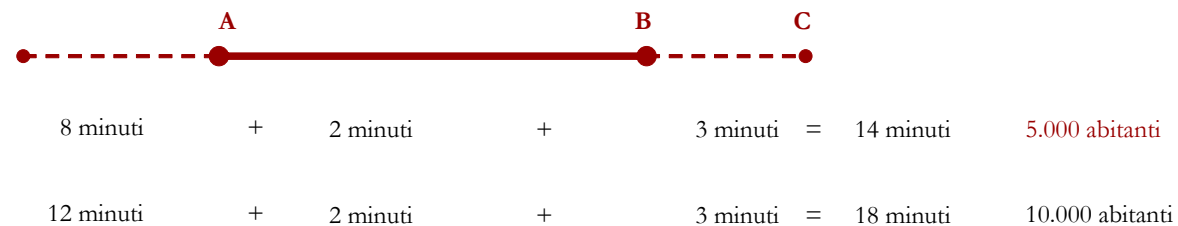
Dalla stazione ferroviaria di Civitanova Marche alla fermata del treno urbano nell'area commerciale "Aurora"

Dalla stazione ferroviaria di Civitanova Marche (punto A) alla fermata del treno urbano nell'area commerciale "Aurora" (punto B) il treno impiega 2 minuti. A 100 metri dalla fermata del treno si trova la più elevata concentrazione di esercizi commerciali della provincia di Macerata (punto C). Si tratta di un'area fruibile – e già fruita per chi arriva in auto – con spostamenti a piedi. Nella Carta questa area è indicata racchiusa nel quadrato – lati di circa 200-300 metri. La sua viabilità pedonale è certamente male organizzata ma facile da riqualificare.

5.000-15.000 persone. D'altra parte, la fermata del treno urbano nell'area commerciale "Aurora" – il punto B – si trova a 100 metri dal più importante centro commerciale della provincia

Bacino di utenza e tempi di percorrenza dalla stazione di Civitanova Marche

Con spostamenti a piedi di circa 8-12 minuti circa 5-10.000 persone possono raggiungere la stazione di Civitanova Marche. Se si considera la sequenza spostamento a piedi-treno urbano, l'area commerciale "Aurora" è accessibile in meno di 20 minuti.





Lo spazio collettivo dell'area commerciale "Aurora"

La riqualificazione degli spazi collettivi interni all'area commerciale "Aurora", oltre alla realizzazione di una connessione pedonale fra la fermata del treno urbano e l'area stessa, è un tema centrale. L'attrattività di questa area commerciale in termini ambientali – ovvero, in termini dello spazio fisico all'interno del quale ci si muove per fare gli acquisti – è certamente inferiore alla sua attrattività in termini di varietà dell'offerta di beni e servizi.

Una stazione di interesse strategico

La foto in basso a sinistra coglie il treno in un punto di interesse strategico rispetto al tema della mobilità sostenibile nel sistema urbano di 'Civitanova Marche'. Il treno che si vede nella foto ha lasciato la stazione di Civitanova Marche da circa 2 minuti e arriverà nella stazione di Montecosaro in 4-5 minuti e nella stazione di Trodica di Morrovalle in 10 minuti.

L'importanza di questa foto si comprende guardando le foto successive. Se il treno si fermasse nel punto in cui si trova o in prossimità di esso – se ci fosse una stazione leggera, come richiesto dalla funzione che dovrebbe svolgere –, chi scende potrebbe raggiungere a piedi, con un percorso di 100-200 metri, gran parte degli esercizi di una delle aree commerciali più importanti delle Marche e la più grande della Provincia di Macerata.

Una stazione realizzata in prossimità del punto raffigurato nella foto si trova, quindi, praticamente all'interno dell'area commerciale "Aurora".

100 / 120
metri

B



Anche in questo caso, la realizzazione di una fermata del treno urbano dovrebbe essere l'occasione per una riqualificazione del sistema della mobilità pedonale e ciclabile all'interno dell'area commerciale "Aurora". In molti centri commerciali simili una mobilità pedonale facile e sicura costituisce un elemento fondamentale della sua attrattività.

Peraltro, la presenza di vuoti urbani nell'area permetterebbe anche la realizzazione di un parcheggio di notevoli dimensioni, il quale potrebbe essere anche utilizzato, se esistesse una stazione del treno urbano, come interfaccia per raggiungere, a partire dalla città dispersa, l'Area centrale di Civitanova Marche – dove si concentrano le funzioni di socializzazione. Dopo aver posteggiato l'auto, visitato i negozi di interesse nell'area commerciale "Aurora", sarebbe facile raggiungere in treno (4 minuti) il Borgo Marinaro per le attività di socializzazione/ricreazione e di scambio e, quindi, ritornare al parcheggio situato nell'area commerciale "Aurora".



La linea ferroviaria attraversa l'area dividendola in due parti distinte e si pone come elemento lesivo della continuità del paesaggio che incontra. Ortogonalmente a tale asse corre via Einaudi, che interseca la ferrovia a raso (passaggio a livello) e taglia l'area di progetto in due parti. I quattro ambiti che ne scaturiscono disegnano un luogo che si identifica come complesso, un paesaggio fatto di frammenti e di elementi isolati che definiscono un luogo imperfetto, un caos apparente e, comunque, un ambiente che riesce ad affascinare – ma non del tutto – l'utente.

“Oggi i centri commerciali nelle metropoli sono gli equivalenti di quello che nella vecchia Europa sono le chiese e i musei, solo che nei mall gli oggetti esposti si possono comprare. Da noi i centri commerciali sono in periferia rifugio e ristoro per la [...] gente che si rianima dalla poltiglia urbana ubriacandosi di vacanza e di acquisti più o meno immaginari nelle oasi luminose, praticando l'illusione del lusso a poco prezzo; più che mete turistiche vere e proprie, sono sanatori, e luoghi di pellegrinaggio. [...] i mall sono i punti più alti del tessuto urbanistico: hanno l'obbligo di essere attrazioni vistose, sigle figurative che valgono il viaggio.” (Valter Siti, “Il canto del diavolo”, Rizzoli 2009).

È proprio in questo contesto e con queste suggestioni che nasce l'opportunità di ripensare lo spazio esistente come occasione di ricomposizione del disordine apparente.

AURORA – STATO DI FATTO



**LA LINEA FERROVIARIA VERSO
CIVITANOVA MARCHE**



L'AREA DELLA STAZIONE



L'ASSE COMMERCIALE



L'ASSE COMMERCIALE



**L'INTERSEZIONE A RASO FERROVIA-
VIA EINAUDI**



**LA LINEA FERROVIARIA VERSO
MACERATA**



Pensare una nuova stazione nell'area commerciale "Aurora" ha valenza di progetto strategico per la città di Civitanova Marche. Il concetto usurato di "non luogo" non viene utilizzato in maniera speculativa ma come occasione per riconoscere tali spazi urbani come origine di un nuovo ordine complesso. La stazione, in tal senso, può generare attorno a sé uno spazio pubblico senza snaturare il carattere di malinconica bellezza che la linea ferroviaria oggi possiede.

La linea ferroviaria, contraddicendo la sua natura fisica, vuole assumere il carattere di dorsale continua e permeabile della città pubblica, carattere che vorrebbe identificarla almeno nell'ambito strettamente urbano. I quattro isolati che vengono riconosciuti dall'intersezione di via Einaudi con la linea ferroviaria disegnano un'area caratterizzata dalla presenza di centri commerciali (esistenti o in previsione), oltre che dall'area della nuova fiera (in previsione), e dall'abitato di Santa Maria Apparente. Quattro lotti distinti, oggi chiaramente separati l'uno dall'altro.

La permeabilità viene data dal rimodellamento di via Einaudi, la quale viene interrata nel tratto che interseca la ferrovia consentendo così la creazione di una superficie senza soluzione di continuità che connette le aree sud e nord parallelamente alla linea ferroviaria e a est di essa, e dalla creazione di un sovrappasso (collegamento ciclo-pedonale) della linea ferrovia, che collega le aree est e ovest, prolungando idealmente l'asse commerciale già esistente.

Una catena di interventi, volti a riqualificare questo ambito urbano, organizza questo spazio come un brano di città. Lo articola in pieni e vuoti, figure chiare che diventano l'origine di un nuovo ordine complesso, le quali tendono a ricreare una condizione urbana propria, sottolineata da complessità spaziali e dal trattamento delle superfici che assolvono la funzione di costituire i principali flussi, con la previsione di vie ciclo-pedonali, rampe e piazze che connettono i diversi luoghi e i diversi edifici, preesistenti e in previsione, interagendo e dialogando con questi.

Il progetto insiste sulla bellezza del rapporto tra l'infrastruttura ferroviaria e la vita delle funzioni che crescono attorno ad essa: piazze, percorsi pedonali e ciclabili, ponti, aree alberate, campi sportivi, parcheggi e piccoli edifici in appoggio a tali funzioni quali bar, edicola, spogliatoi, parcheggi coperti per biciclette.

Rimane di centrale importanza il rapporto, il dialogo, del nuovo con il sistema dei centri commerciali presenti nel contesto. Il progetto si pone, infatti, l'obiettivo di riqualificare l'esistente inserendolo in una rete di percorsi che ne valorizzi il significato e, soprattutto, ne modifichi il carattere, oggi esclusivamente funzionale all'uso commerciale, oltre che di esclusiva pertinenza dell'automobile.

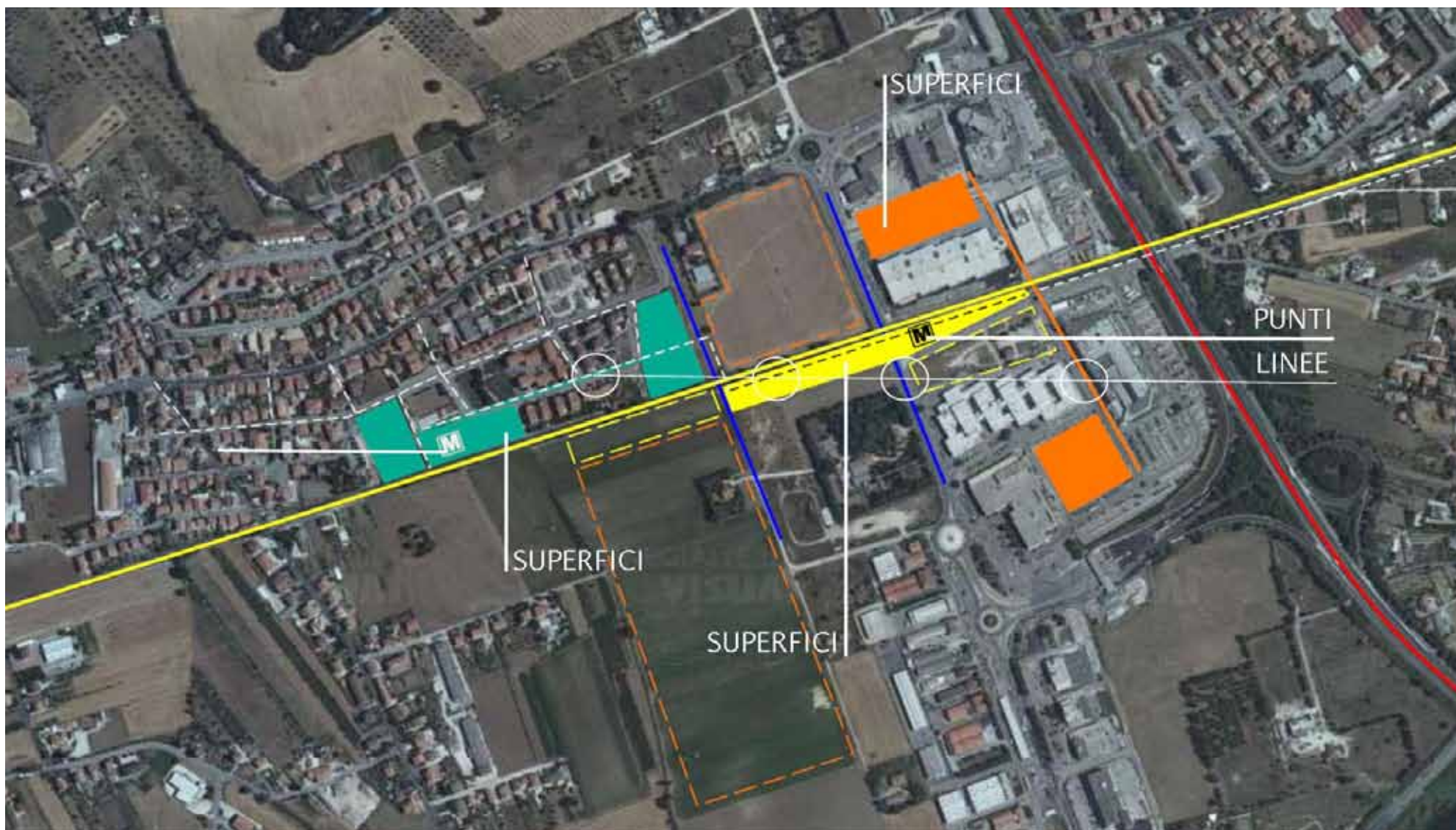
Il progetto prevede anche il ripensamento della viabilità carrabile che viene modificata in favore di uno spazio dominante per la mobilità dolce per biciclette e pedoni. La nuova strada carrabile unisce l'abitato di Santa Maria Apparente, che trarrà benefici dalla nuova viabilità sia per il collegamento carrabile con la città che, soprattutto, per il collegamento ciclo-pedonale con la nuova area di progetto che diventa facilmente raggiungibile.

Ne scaturisce uno spazio nuovo con il carattere di "luogo centrale" dove la periferia diventa centro. Si introducono scenari diversi: il treno, la bicicletta e il pedone acquistano forza, con funzioni differenti da quella delle auto, le quali continuano a convivere con questi altri elementi, ma in posizione defilata.

Un luogo che contamina con la sua forza l'intorno modificandolo, generando un mondo artificiale che costituisce un'isola di opportunità.

La stazione mantiene la regia del sistema complesso di un'area di decompressione che funge da camera filtro tra il caotico sistema commerciale e la città.

AURORA – PROGETTO: LE CONNESSIONI



L'elemento che maggiormente identifica il progetto è lo spazio che nasce a sud della linea ferroviaria e che definisce una superficie che, a partire dall'asse commerciale, prosegue, attraversando via Einaudi, fino all'area sulla quale risulta prevista la nuova fiera. L'isola che nasce, di forma allungata, è compresa a nord dalla linea ferroviaria e a sud dalla strada di collegamento viario carrabile, il cui tracciato e la cui sezione vengono ripensati per farne assumere un carattere di quartiere.

La previsione dell'interramento di via Einaudi nel tratto di intersezione con la ferrovia diventa elemento strutturante, seppure differibile, dell'idea progettuale.

Rispetto alla permeabilità nord-sud risulta di fondamentale importanza anche la realizzazione del sovrappasso della ferrovia. Tale elemento costituisce per il progetto un punto di particolare interesse: la creazione di un muro, il cui sviluppo lineare determina un segno nel paesaggio, articola verso monte la rampa che compensa le diverse quote, mentre a valle contiene un terrapieno che, secondo l'ipotesi di progetto, costituirà un volume puro verde.

L'isola propone una serie di luoghi e di spazi. Il ritmo che questi elementi generano è curioso, non solo dal punto di vista funzionale ma anche e, soprattutto, spaziale: incontrare durante l'attraversamento dell'isola, nello spostarsi lungo questo "nastro trasportatore di persone", elementi di sorpresa ne arricchisce il significato. Si tratta di percorsi, piazze pavimentate, spazi verdi, masse alberate, parcheggi, luoghi del divertimento, campi sportivi protetti, spogliatoi, bar, servizi. Il tutto unito in un progetto unitario, ma costituito da singole tessere che si possono comporre per parti e in tempi diversi.

Un tale spazio di "decompressione" filtra il caotico mondo commerciale, va a servire e a disimpegnare la città collegata a tale spazio dalla linea ferroviaria, la quale diventa particolarmente interessante per il nuovo carattere di treno urbano che ne aumenta l'uso e le potenzialità del servizio.

Si realizza così un punto alto del tessuto urbano, un luogo non più di periferia, proprio perché, come si è detto, i centri commerciali *"[...] hanno l'obbligo di essere attrazioni vistose, sigle figurative che valgono il viaggio"*.

Come già anticipato, la stazione mantiene la regia del sistema complesso dell'area. Benché la sua dimensione nello spazio risulti quasi indifferente, assuma lo stesso peso degli altri elementi che costruiscono il luogo, la stazione non può essere mimetica, non può confondersi. Deve avere una identità chiara e visibile, non deve perdere quel carattere simbolico che da sempre le appartiene.

La scelta architettonica risponde all'idea di far nascere un edificio capace di comporre un modulo matrice di forma pura in diverse soluzioni:

- funzionali: ingresso, attesa, bar, edicola, sala macchine, sedute.
- materiche: pieno o vuoto hanno lo scopo di sottolineare la presenza-assenza dell'oggetto.
- cromatiche: la scelta è di forte presenza del colore a ribadire l'intenzione di rendere l'oggetto visibile.

AURORA – PROGETTO: L'ISOLA



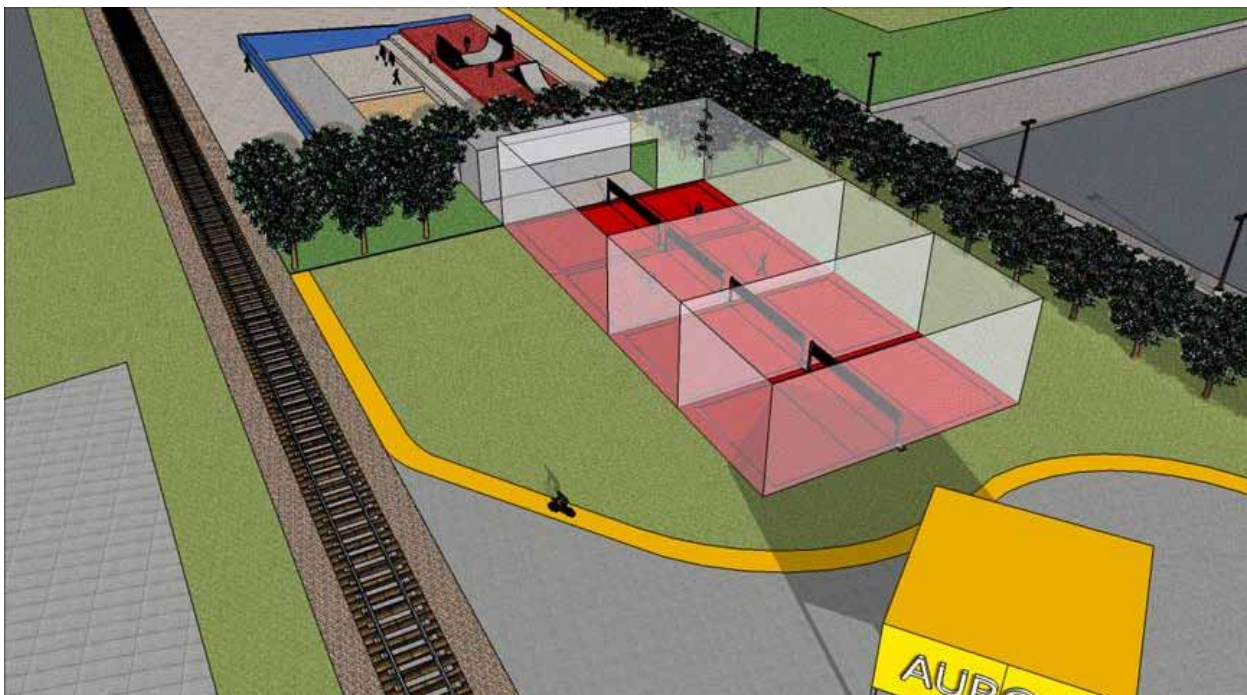
AURORA – PROGETTO: UNO SPAZIO REINVENTATO

- il treno
- i parcheggi coperti per motocicli
- gli impianti sportivi
- la pista ciclo-pedonale
- la strada
- la piazza blu: la pertinenza della mobilità meccanica
- la piazza gialla: la piazza della stazione
- la piazza grigia: lo spazio di relazione/delle manifestazioni

VIVERE LA CITTÀ



AURORA – PROGETTO: SPORT E DIVERTIMENTO



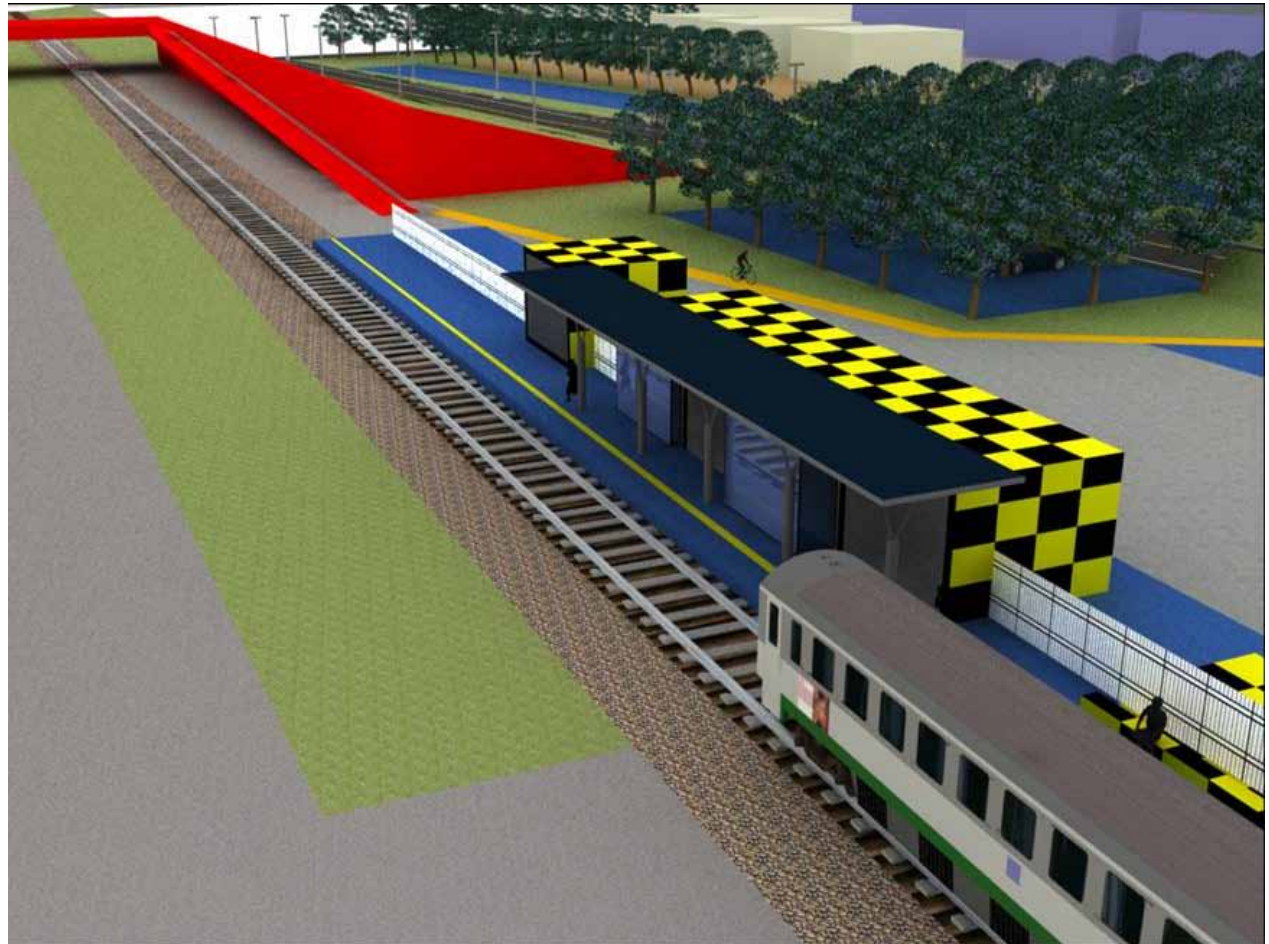
- i parcheggi coperti per biciclette
- la pista ciclo-pedonale
- gli impianti sportivi
- la ferrovia
- la piazza grigia: lo spazio di relazione/delle manifestazioni
- la piazza verde: lo spazio del riposo e del divertimento
- i campi sportivi: le gabbie: tennis, pallavolo, pallacanestro, calcetto
- l'area giochi: la piastra: skate-board, vasca di sabbia

GIOCARE E DIVERTIRSI ALL'INTERNO DI UN'AREA COMMERCIALE

AURORA – PROGETTO: MATERIALI SEMPLICI

- il treno
- la pensilina
- la stazione
- la rampa commerciale: il sovrappasso
- la pista ciclo-pedonale
- la piazza blu: la pertinenza della mobilità meccanica
- la piazza grigia: lo spazio di relazione/delle manifestazioni
- la piazza verde: lo spazio del riposo e del divertimento

SPOSTARSI NELL'AREA COMMERCIALE



AURORA – PROGETTO: LE CONNESSIONI



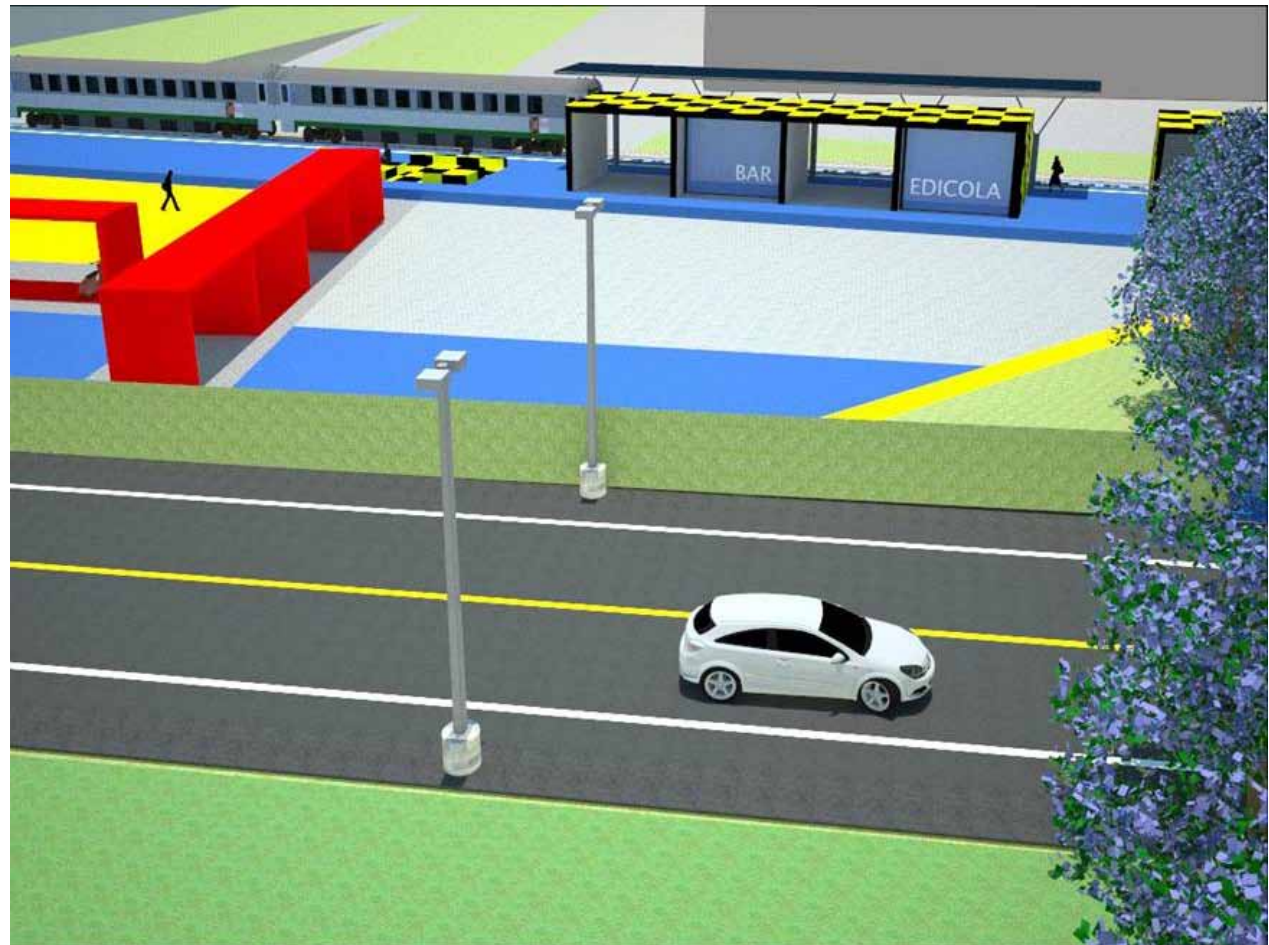
- il treno
- la pensilina
- la stazione
- la pista ciclo-pedonale
- i parcheggi coperti per motocicli
- la piazza gialla: la piazza della stazione
- la piazza blu: la pertinenza della mobilità meccanica
- la piazza grigia: lo spazio di relazione/delle manifestazioni
- la piazza verde: lo spazio del riposo e del divertimento

STARE IN STAZIONE

AURORA – PROGETTO: LE FUNZIONI

- il treno
- la pensilina
- la stazione
- la rampa commerciale: il sovrappasso
- la pista ciclo-pedonale
- i parcheggi coperti per motocicli
- la piazza gialla: la piazza della stazione
- la piazza blu: la pertinenza della mobilità meccanica
- la piazza grigia: lo spazio di relazione/delle manifestazioni
- la piazza verde: lo spazio del riposo e del divertimento
- la strada

ARRIVARE NELLA ZONA COMMERCIALE



AURORA – PROGETTO: IL BOSCO IN CITTÀ



- la pista ciclo-pedonale
- il bar
- la palestra di roccia
- il bosco

DIVERTIRSI ALL'APERTO



5. LA STAZIONE DEL TRENO URBANO A TRODICA DI MORROVALLE

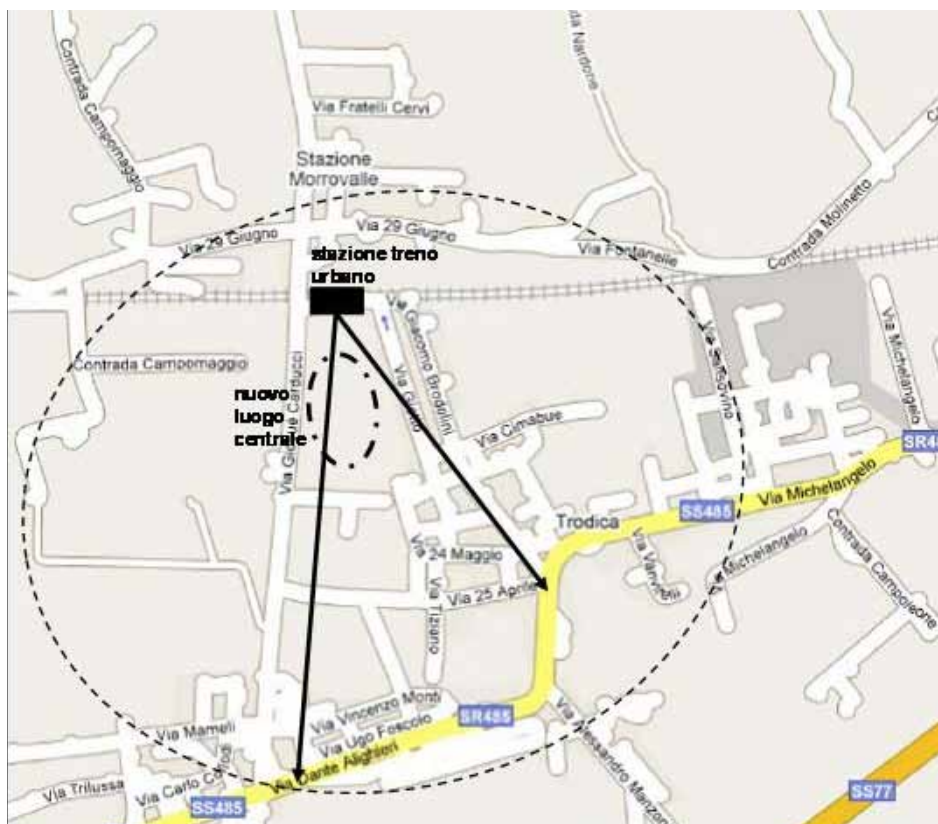
5. LA STAZIONE DEL TRENO URBANO A TRODICA DI MORROVALLE

Trodica di Morrovalle è un nucleo che ha avuto una grande espansione negli ultimi decenni (da 626 abitanti nel 1961 a 3.762 abitanti nel 2001) e che, unitamente allo sviluppo del contiguo nucleo di Stazione di Morrovalle (500 abitanti circa nel 2001), sta dando luogo alla formazione di un unico insediamento.

L'espansione di Trodica è avvenuta principalmente lungo la strada provinciale maceratese e ciò ha fatto sì che la sua stazione ferroviaria si trovi, oggi, in una posizione molto decentrata e isolata rispetto all'attuale insediamento. La centralità che la fermata di un treno urbano deve assolutamente avere può essere comunque recuperata realizzando una nuova fermata in prossimità della recente e rilevante espansione edilizia che è ancora in corso di realizzazione. Si tratta di una urbanizzazione molto importante per lo sviluppo spaziale di Trodica da due punti di vista. Innanzitutto, perché con la costruzione di una chiesa, una piazza, nuovi spazi per le attività commerciali, un'area verde si sta formando il nuovo luogo centrale di questo insediamento. Secondariamente, perché la nuova edificazione renderà più denso un ambito urbano che è il corpo centrale (e originario) di Trodica.

In definitiva, realizzare la nuova fermata del treno urbano in prossimità della nuova urbanizzazione significa porla in posizione strategica in termini di accessibilità. In effetti, la fermata del treno urbano da realizzare lungo il tracciato viario che corre parallelamente tra la linea ferroviaria e l'ambito in cui sorge la nuova urbanizzazione si troverebbe a soli 200 metri dal luogo centrale. Un percorso pedonale e ciclabile che colleghi la fermata del treno urbano alla nuova piazza è una infrastruttura fondamentale da inserire nelle opere di urbanizzazione previste.

Da Trodica il treno impiega 12-13 minuti per raggiungere la stazione ferroviaria di Civitanova Marche – circa 10 minuti per la Zona commerciale "Aurora". Gran parte dell'abitato di Trodica si trova a una distanza di 1 km dalla fermata del treno urbano. Il che significa che



Distanze dalla fermata del treno urbano

Benché la linea ferroviaria corra lungo il margine nord dell'insediamento urbano, la fermata del treno urbano beneficerà delle esternalità – in termini di intensità e quantità delle attività che vi si svolgeranno – create dalla prossimità al nuovo luogo centrale di Trodica.

Percorrendo una distanza di 1 km a partire dalla stazione del treno urbano si raggiunge gran parte dell'abitato di Trodica (fino a Via Dante Alighieri come indicato nella Carta). Sono 700 metri fino a Via 25 Aprile.

con spostamenti a piedi di 10 minuti al massimo il centro di Civitanova Marche è accessibile in poco più di 20 minuti da parte di 4.000 persone circa.

La nuova fermata del treno urbano a Trodica

Poiché la stazione ferroviaria di Trodica è, oggi, del tutto isolata rispetto all'insediamento, è necessario individuare una fermata in una posizione più accessibile. La nuova fermata dovrà situarsi lungo il tracciato viario che corre parallelamente tra la linea ferroviaria (a destra nella foto) e la nuova urbanizzazione (a sinistra). Il nuovo luogo centrale dell'insediamento di Trodica di Morrovalle si troverebbe, infatti, a poca distanza dalla fermata (200 metri).

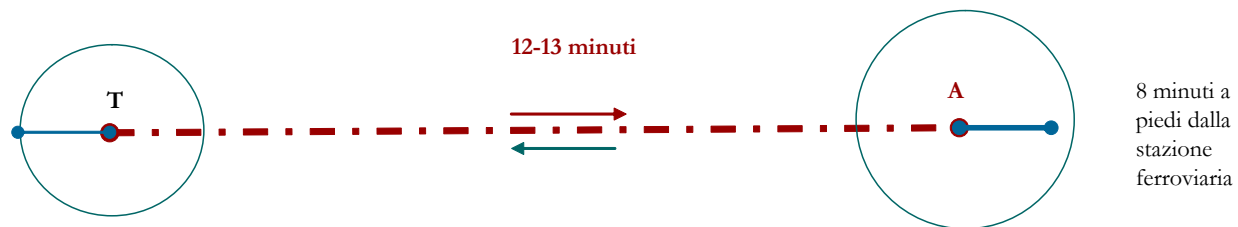


Bacino di utenza e tempi di percorrenza

Con la sequenza spostamento a piedi-treno urbano il centro di Civitanova Marche è accessibile da Trodica in poco più di 20 minuti da parte di 4.000 persone circa – e l'area commerciale "Aurora" in poco meno di 20 minuti.

Trodica di Morrovalle

Civitanova Marche



La crescita per aggregazione di Trodica e Stazione di Morrovalle ha prodotto una sorta di “tappeto” irregolare nell’intorno della viabilità storica, assente da “anomalie” riconoscibili e utilizzabili come luoghi di aggregazione, e ha enfatizzato la divisione tra i due nuclei già sottolineata dalla linea ferroviaria.

Solo negli ultimi anni si è riflettuto sulla necessità di un “luogo centrale” – oggi parzialmente realizzato – costituito da un parco, una chiesa e spazi pedonali.

La nuova lottizzazione evidenzia l’utilizzo, interessante, di “materiali” nuovi rispetto al passato, indispensabili ma fino ad oggi assenti, quali: marciapiedi, edifici pubblici per l’aggregazione, piste ciclabili, parcheggi, attrezzature sportive.

La realizzazione del nuovo quartiere, anche se strategico per parte di Trodica, non affronta il collegamento con i due nuclei e con la stazione, mantenendo un’autonomia formale e di connessioni.

TRODICA – STATO DI FATTO



LOTTIZZAZIONE VERSO TRODICA



L'AREA DELLA NUOVA STAZIONE



LA NUOVA CHIESA DI TRODICA



L'AREA A PARCO



LOTTIZZAZIONE VERSO MORROVALLE LA STAZIONE ESISTENTE



Una nuova stazione per spostarsi, andare al lavoro, divertirsi, vivere il territorio ma anche una nuova stazione per dare identità a Trodica e a Stazione di Morrovalle.

Il progetto non modifica le previsioni esistenti e non rinnega il costruito ma ne utilizza le potenzialità, sottolineando e dilatando le previsioni urbanistiche.

Tre sono i criteri principali seguiti: la stazione deve essere “confortevole”, deve essere “sicura”, deve avere “identità”.

La qualità e il confort nell'utilizzo sono dovuti, in particolare, a come si raggiunge la stazione, per questo motivo localizzata in posizione baricentrica all'edificio esistente e in previsione.

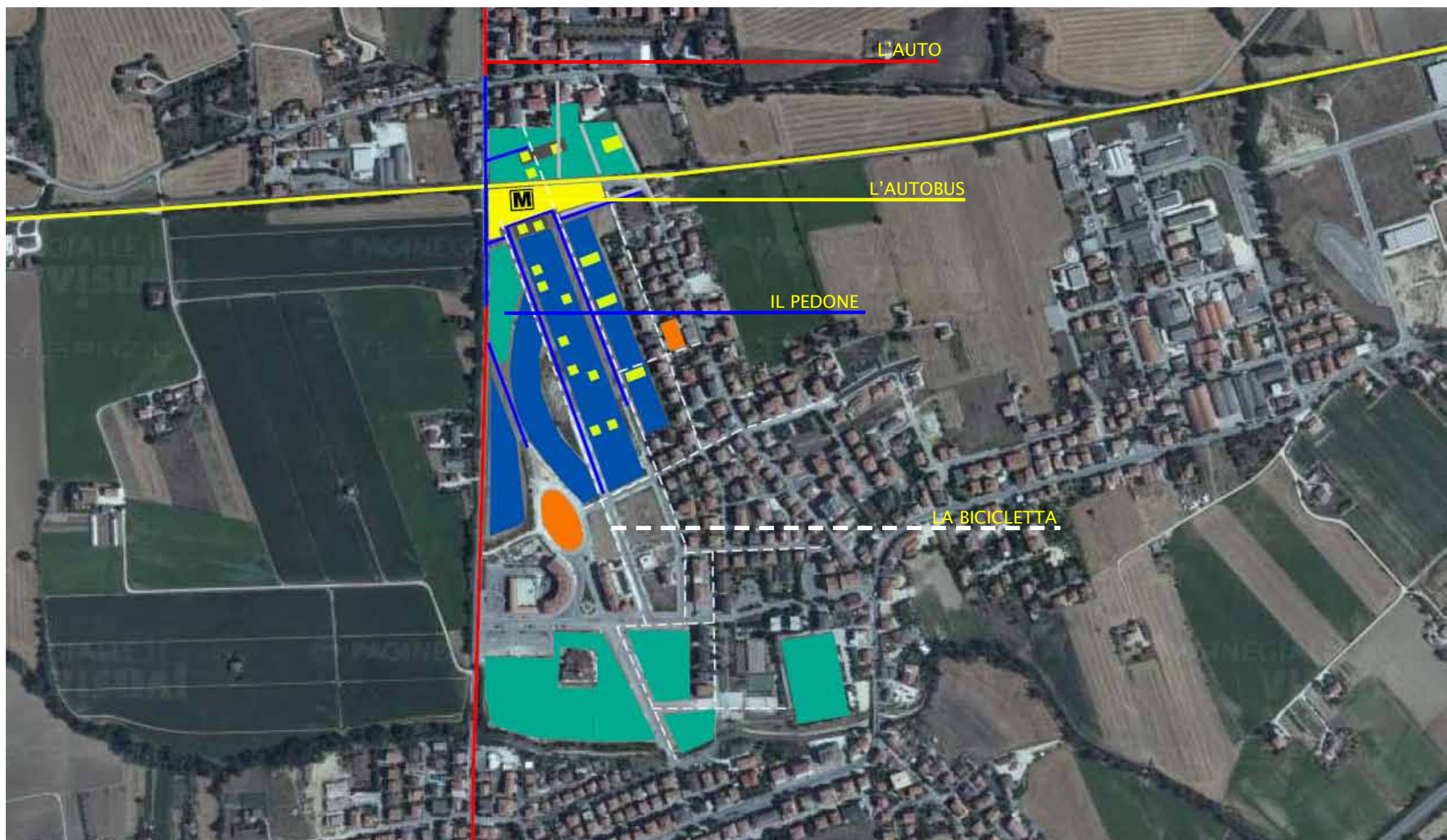
Il progetto prefigura aree e percorsi per tutti i tipi di avvicinamento: percorsi ciclabili e pedonali prolungando quelli parzialmente realizzati, uno spazio pubblico lungo la ferrovia (lato sud) con destinazione piazza, parcheggio, fermata autobus, parcheggio biciclette e motocicli capace di connettere tutte le direzioni a sud e creare un luogo, conquistando lo spazio necessario tramite lo spostamento della viabilità esistente anche al fine di migliorare la connessione con la strada in direzione Morrovalle.

È prevista, inoltre, la possibilità di realizzare in una fase successiva, se necessario, così come indicato dallo strumento urbanistico, un parcheggio a nord della linea ferroviaria – con relativo sottopasso pedonale in corrispondenza della fermata del treno.

Il confort passa anche attraverso la qualità dei luoghi dove attendere l'arrivo del treno. È importante sottolineare la particolare percezione del tempo trascorso in treno – un tempo lento, privato, extra-caos – e la possibilità di percepire già dalla stazione la dimensione temporale del “viaggiatore”.

La sicurezza viene perseguita “densificando” lo spazio di interscambio: l'autobus arriverà sulla piazza a pochi metri dalla stazione; la stazione sarà contemporaneamente dei treni e degli autobus; i parcheggi saranno circondati da spazi pedonali e ciclabili; la stazione

TRODICA – PROGETTO: LE RETI



dovrà prevedere destinazioni ricettive e commerciali, sarà localizzata all'interno del quartiere, in prossimità della residenza, immaginando la piazza della stazione come un luogo del paese.

I manufatti della stazione richiedono una riflessione sulla scala e la riconoscibilità. È importante prendere atto che non sono più necessari i volumi delle stazioni storiche, che comprendevano residenza del capostazione, biglietteria, deposito merci. Ora gli oggetti hanno scala e funzioni diverse. La stazione richiede una pensilina, un luogo d'attesa, dei locali commerciali, bar, edicola, manufatti per parcheggiare motocicli e biciclette in sicurezza e al coperto.

In particolare, l'edificio "cubo" per il parcheggio in sicurezza delle biciclette è un manufatto composto da un recinto e da un involucro e diventa l'elemento di maggiore visibilità. La stazione "vagone" è un manufatto pensato come una serie di finestre verso il treno e verso la città, di cui alcune vetrate ed altre completamente aperte ai lati per poter "essere" in stazione anche aspettando in piazza e viceversa. Il luogo urbano è completato da pensiline protetti motocicli, da uno spazio-piazza caratterizzato da una forte matericità e da aree boscate che si sovrappongono agli spazi aperti interrompendo parcheggi e creando dei brani di paesaggio agrario.

L'edificio della stazione è un oggetto modulare che può avere un singolo modulo o più; viene "accentato" dalla pensilina e può avere oggetti separati con destinazione depositi. Deve poter competere con il contesto e, di conseguenza, essere sia estremamente riconoscibile per essere visibile anche se circondato da oggetti notevolmente più grandi o avere una caratterizzazione formale più sobria per contesti meno caotici.

TRODICA – PROGETTO: LE RETI



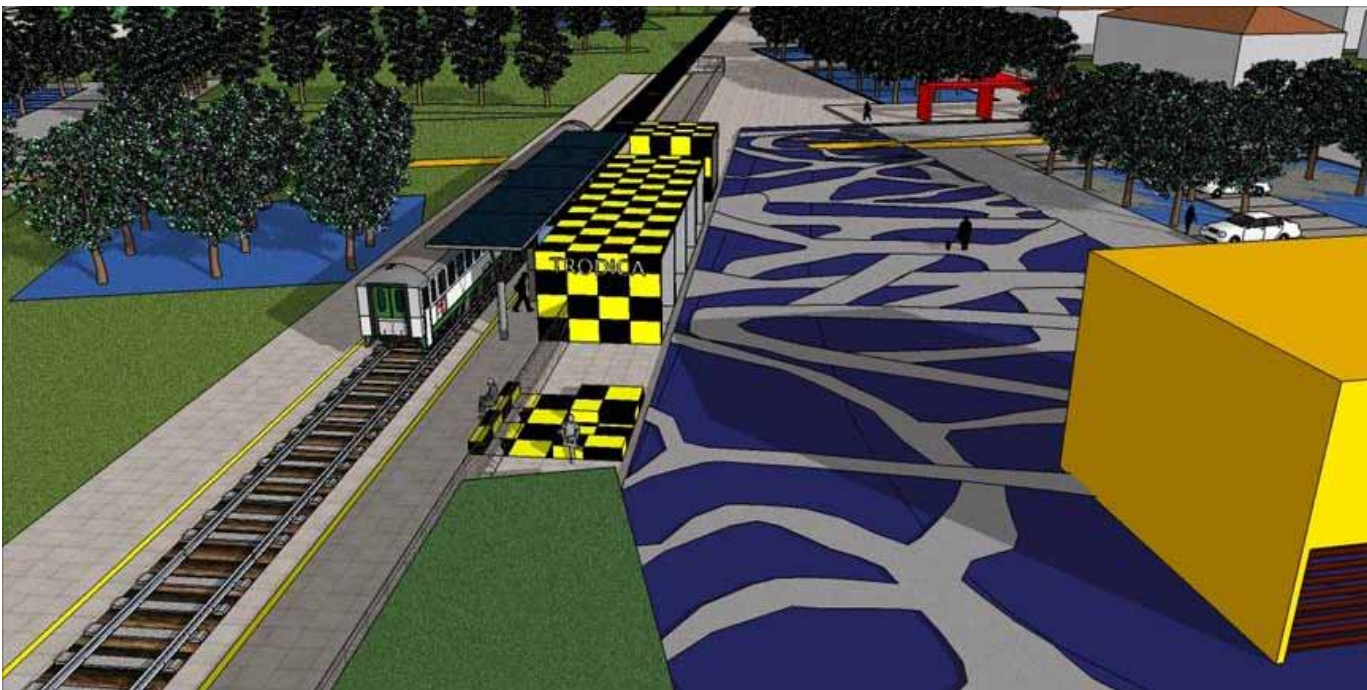
TRODICA – PROGETTO: UN BRANO DI CITTÀ

- il treno
- la stazione
- la pensilina
- la piazza
- il parcheggio per auto
- i parcheggi coperti per motocicli
- il deposito biciclette
- la pista ciclo-pedonale
- la strada
- le aree boscate

VIVERE LA CITTÀ



TRODICA – PROGETTO: UNO SPAZIO CONQUISTATO



- il treno
- la stazione
- la pensilina
- la piazza
- il parcheggio per auto
- i parcheggi coperti per motocicli
- il deposito biciclette
- la pista ciclo-pedonale
- le aree boscate

STARE IN PIAZZA

TRODICA – PROGETTO: UN NUOVO SCENARIO

- il treno
- la stazione
- la pensilina
- la piazza
- il parcheggio per auto
- i parcheggi coperti per motocicli
- la pista ciclo-pedonale
- le aree boscate

INCONTRARSI IN PIAZZA



TRODICA – PROGETTO: LA STAZIONE



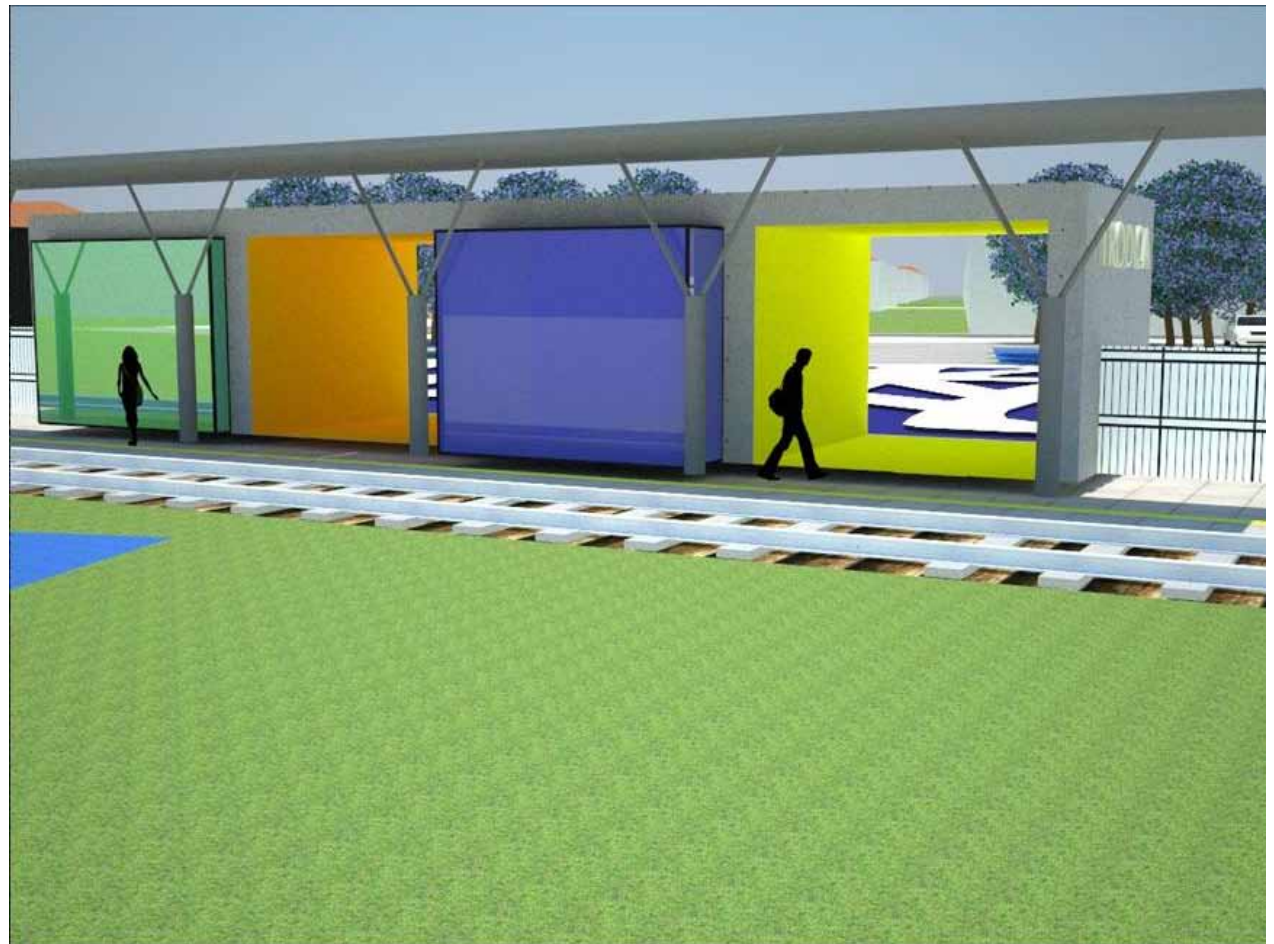
- il treno
- la stazione
- la pensilina
- la piazza
- il deposito biciclette

ARRIVARE E PARTIRE

TRODICA – PROGETTO: UN LUOGO DI RELAZIONE

- il treno
- la stazione
- la pensilina

ASPETTARE IL TRENO



TRODICA – PROGETTO: L'INFRASTRUTTURA



- il treno
- la stazione
- la pensilina
- il locale macchine

SPOSTARSI IN TRENO

[HTTP://WWW.PPW.IT/STMC](http://www.ppw.it/stmc)

**ORIENTAMENTI PER UNA STRATEGIA DI SVILUPPO
ECONOMICO DELLA PROVINCIA DI MACERATA**