

novembre 2008



**Il sistema territoriale di ‘Civitanova Marche’:
treno urbano e mobilità sostenibile**



Studio condotto da PUBLIC POLICY WORKSHOP (www.ppw.it) su incarico della Camera di Commercio di Macerata e della Fondazione CARIMA. Consulenza scientifica: Antonio G. Calafati. Elaborazioni progettuali: Francesca Mazzoni. Foto di Antonio G. Calafati; post-produzione fotografica di Giovanna Prenna.

Copyright © 2008 CCIAA di Macerata e Fondazione CARIMA

Prefazione

La linea ferroviaria Civitanova Marche-Albacina è una infrastruttura che la società locale ha troppo a lungo trascurato. Dopo essere stata per molti decenni un elemento fondamentale del capitale territoriale della Provincia di Macerata ed avere contribuito alla modernizzazione della società locale e al suo sviluppo economico, ha perso progressivamente di importanza nel sistema della mobilità. La diffusione dell'auto, molto rapida e molto forte nel nostro territorio, sembrava averla relegata al passato, in attesa che – seguendo ciò che era accaduto altrove – fosse definitivamente smantellata. D'altra parte, il mancato ammodernamento della linea – e delle sue stazioni – aveva reso obsoleto anche il suo uso come via di collegamento con Roma (connettendosi alla tratta Ancona-Roma).

In questo studio proponiamo un cambiamento radicale del modo in cui questa infrastruttura deve essere oggi interpretata e utilizzata sullo sfondo di un progetto completo di rilancio della mobilità ferroviaria – una forma di mobilità che per la nostra Provincia, data la sua posizione nel sistema territoriale italiano, ha un'importanza strategica. Il primo tassello di questo progetto – che abbiamo già discusso e presentato alla collettività locale – è il rilancio della Stazione di Civitanova Marche attraverso un uso appropriato del vuoto urbano "Area Ceccotti". Civitanova Marche deve predisporre a diventare la stazione ferroviaria di un sistema territoriale di 250.000 abitanti – peraltro, il sistema territoriale più industrializzato delle Marche. Il secondo tassello del progetto – che presentiamo nelle pagine che seguono – è l'interpretazione di questa infrastruttura come "treno urbano" relativamente al tratto che si trova all'interno del sistema territoriale che si estende da Civitanova Marche alla Stazione di Trodica di Morrovalle.

L'intenso sviluppo spaziale avvenuto negli ultimi decenni nella Bassa Valle del Chienti ha incastonato l'infrastruttura ferroviaria in un denso sistema abitativo, aprendo la strada – come si mostra con molta chiarezza e semplicità in questo studio – a un suo uso intenso come "treno urbano". Per fare questo è tuttavia necessario che l'infrastruttura ferroviaria sia valorizzata attraverso lo spostamento di alcune stazioni, l'aggiunta di altre e la ri-qualificazione di quelle ancora funzionali. È necessario, inoltre, che, attraverso la riqualificazione dei sistemi insediativi circostanti, l'infrastruttura e le sue stazioni siano incorporate nel territorio sia in senso fisico che culturale. Ciò che abbiamo proposto con i nostri studi è un ripensamento del sistema della mobilità nella Provincia di Macerata, in particolare nelle parti più densamente popolate, lungo le linee suggerite dai più recenti documenti dell'Unione Europa: l'integrazione tra tutte le forme di mobilità – in particolare, tra mobilità pedonale, ciclabile e ferroviaria – come risposta alla "crisi della mobilità" che caratterizza una parte del territorio provinciale.

Solo se la società provinciale saprà mobilitarsi, investendo le necessarie risorse finanziarie e impegnando le sue capacità organizzative e le sue competenze, per compiere i due primi passi indicati in precedenza – ammodernamento della stazione ferroviaria di Civitanova Marche e realizzazione del treno urbano – potremo porre il tema dell'ammodernamento della linea ferroviaria Civitanova Marche-Albacina anche come collegamento con Roma. Facendo ritornare questa linea ferroviaria uno strumento di sviluppo economico e sociale per il nostro territorio.

Giuliano Bianchi
Presidente della CCIAA di Macerata

Franco Gazzani
Presidente Fondazione CARIMA

Macerata, novembre 2008



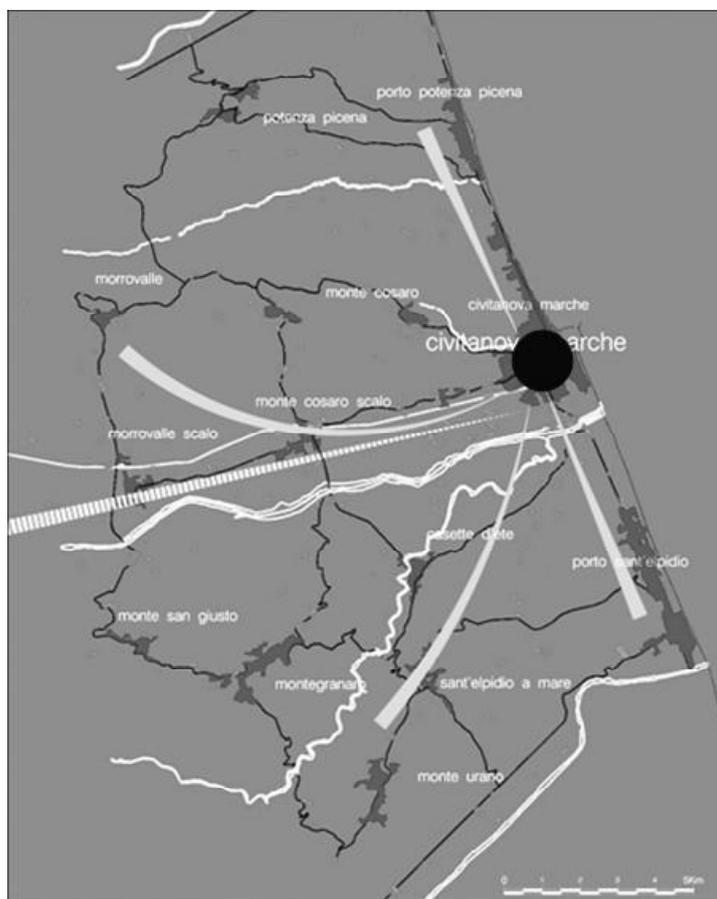
Indice

1. Introduzione	7
2. Accessibilità alle stazioni del treno urbano e riqualificazione urbana	17
3. Le stazioni del treno urbano	23
3.1 Stazione del treno urbano a Portocivitanova	24
3.2 Stazione del treno urbano nella Zona commerciale “Aurora”	28
3.3 Stazione del treno urbano a Santa Maria Apparente	34
3.4 Stazione del treno urbano a Borgo Stazione di Montecosaro	38
3.5 Stazione del treno urbano a Trodica di Morrovalle	42
3.6 Stazione del treno urbano nei quartieri San Marone e Risorgimento	47

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.



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 – peraltro decisivo – 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 – praticamente a partire dagli anni Cinquanta – nel territorio che attraversa: a) lo sviluppo spaziale; b) l'estensione e l'intensificazione delle relazioni territoriali.

Il territorio vallivo tra Porto Civitanova e Stazione di Morrovalle 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, la linea ferroviaria attraversa i centri abitati – mentre in passato attraversava la campagna. I binari e i treni sono diventati elementi di un paesaggio urbano e non più elementi di un paesaggio agrario.

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

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 e Risorgimento, Zona 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 giustificano 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 esplorare la fattibilità.



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 la linea ferroviaria 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 di lavoro, scuola, acquisti, socializzazione.

Due sono i livelli di intervento strettamente necessari che, peraltro, richiedono investimenti abbastanza moderati:

- a) ridefinizione della rete delle stazioni ferroviarie;
- b) definizione di un sistema di accesso alle stazioni ferroviarie.

La rete delle stazioni ferroviarie dovrà essere riqualificata seguendo tre linee di intervento. In primo luogo, si devono realizzare nuove stazioni in prossimità di alcuni nodi insediativi (ad esempio, Santa Maria Apparente, Zona commerciale “Aurora”). Secondariamente, si devono spostare alcune stazioni esistenti per essere collocate nei punti focali dei nuovi sistemi insediativi – come nel caso dell'abitato di Trodica di Morrovalle. In terzo luogo, si devono riqualificare le stazioni esistenti (Civitanova Marche, Borgo Stazione di Montecosaro). Come si mostrerà più avanti in questo studio, si tratta di interventi abbastanza semplici.

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 pertinenti attraverso percorsi agevoli e sicuri. Date le distanze e le caratteristiche fisiche dei siste-

mi 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.

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)

La stazione ferroviaria di Civitanova Marche

Nello studio promosso dalla Camera di Commercio di Macerata e dalla Fondazione CARIMA sulle funzioni da assegnare all'Area Ceccotti (L'Area Ceccotti di Civitanova Marche: sviluppo spaziale e qualità urbana, novembre 2007), la riqualificazione della stazione ferroviaria di Civitanova Marche è stata proposta come un obiettivo intermedio fondamentale per lo sviluppo economico della Provincia di Macerata.

L'efficienza energetica posta come vincolo dalle politiche ambientali dell'Unione Europea, le nuove tecnologie e il ruolo che alle città discende dalla terziarizzazione hanno ri-assegnato al trasporto ferroviario un ruolo decisivo. Il territorio provinciale ha bisogno di una stazione ferroviaria di rango nazionale, la quale sia anche in grado di svolgere la funzione di nodo principale di un sistema di trasporto ferroviario urbano alla scala della città dispersa.

Lo studio è disponibile nel seguente sito web: www.ppw.it/stmc



Il Borgo Marinaro di Civitanova Marche

La stazione ferroviaria di Civitanova Marche – cioè, il nodo principale del sistema della mobilità ferroviaria urbana che si propone nel presente studio – è incastonata nel Borgo Marinaro di questa città – vale a dire, nel sistema commerciale di maggiore ampiezza e qualità della Provincia (e della Regione). A sua volta, il Borgo Marinaro è il punto focale di un sistema insediativo compatto (Portocivitanova), caratterizzato da una elevata densità abitativa e da attività nel settore terziario.

Un elemento fondamentale per il progetto di treno urbano – e, quindi, per una mobilità sostenibile per il sistema territoriale in esame – è costituito dalle seguenti nuove regole d'uso del Borgo Marinaro: la sua pedonalizzazione parziale e la sua ciclabilità. Interventi che, allo stesso tempo, risolvono il problema di una accessibilità sicura e facile alla stazione ferroviaria di Civitanova Marche a partire dal denso sistema insediativo circostante.

La Camera di Commercio di Macerata e la Fondazione CARIMA hanno dedicato a questo tema un recente studio (Verso un progetto di valorizzazione urbana: l'Area centrale del sistema territoriale di 'Civitanova Marche', ottobre 2008).

Lo studio è disponibile al seguente sito web: www.ppw.it/stmc



Corse giornaliere nella tratta Civitanova Marche-Albacina

Considerato l'attuale basso utilizzo della linea ferroviaria Civitanova Marche-Albacina, la frequenza delle corse è ancora molto elevata (vedi Tabella). Dalle 6 del mattino fino alle 20 vi sono 15 corse con fermata a Montecosaro e 14 con fermata a Morrovalle – uno ogni ora circa – alle quali si aggiungono 3 servizi sostitutivi (corriera). I treni diretti per 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)

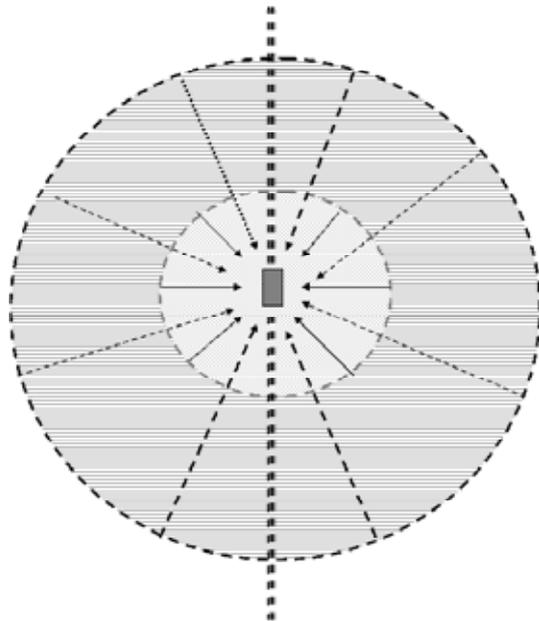
Corse giornaliere nella tratta Civitanova Marche-Albacina senza fermata a Montecosaro e a Morrovalle

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

Il sistema di accesso alle stazioni del treno urbano

Le stazioni di un treno urbano devono essere “punti focali” dei relativi sistemi insediativi. Progettare una fermata non significa soltanto progettare la stazione ma anche – e, forse, soprattutto – sviluppare il tema della accessibilità della stazione stessa. Ciò significa identificare, riquadrificare, realizzare una rete di percorsi pedonali e ciclabili che connettono la stazione al sistema insediativo circostante.

Il significato di una stazione di un treno urbano (o di una metropolitana) discende dall’ampiezza del suo bacino di utenza. Se si sposta l’attenzione sulla accessibilità pedonale e ciclabile ci si accorge immediatamente quanto sia ampio il bacino di utenza delle stazioni del treno urbano proposte in questo studio. Ma l’accessibilità dipende dall’esistenza di adeguate micro-infrastrutture e non semplicemente dagli “stili di mobilità” degli individui.



Legenda:

- | | | | |
|---|-------------------|---|---------------------------|
|  | Treno urbano |  | Stazione del treno urbano |
|  | Percorso pedonale |  | Percorso ciclabile |

2. Accessibilità alle stazioni del treno urbano 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, non sono attualmente 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 (ed anche in auto) dal sistema insediativo stesso. 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 (si veda l'analisi condotta nel capitolo 3) 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;

- 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.

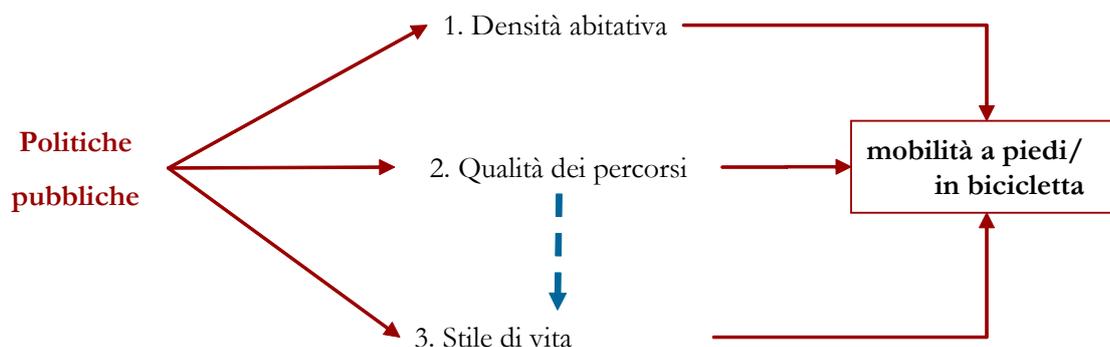
Ne consegue che, tanto maggiore è il numero dei sistemi insediativi sui quali si interviene attraverso la riqualificazione del

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 perseguito 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.



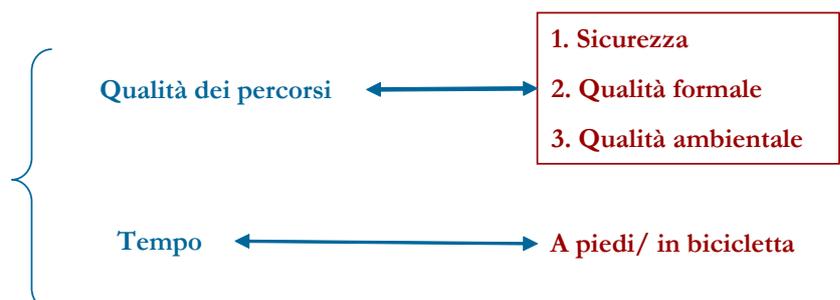
tessuto urbano in funzione di un aumento della domanda di mobilità via treno, tanto maggiore sarà l'impatto dell'intervento in termini di fruizione della linea ferroviaria (e sostenibilità della mobilità).

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.

La qualità dei percorsi pedonali e ciclabili

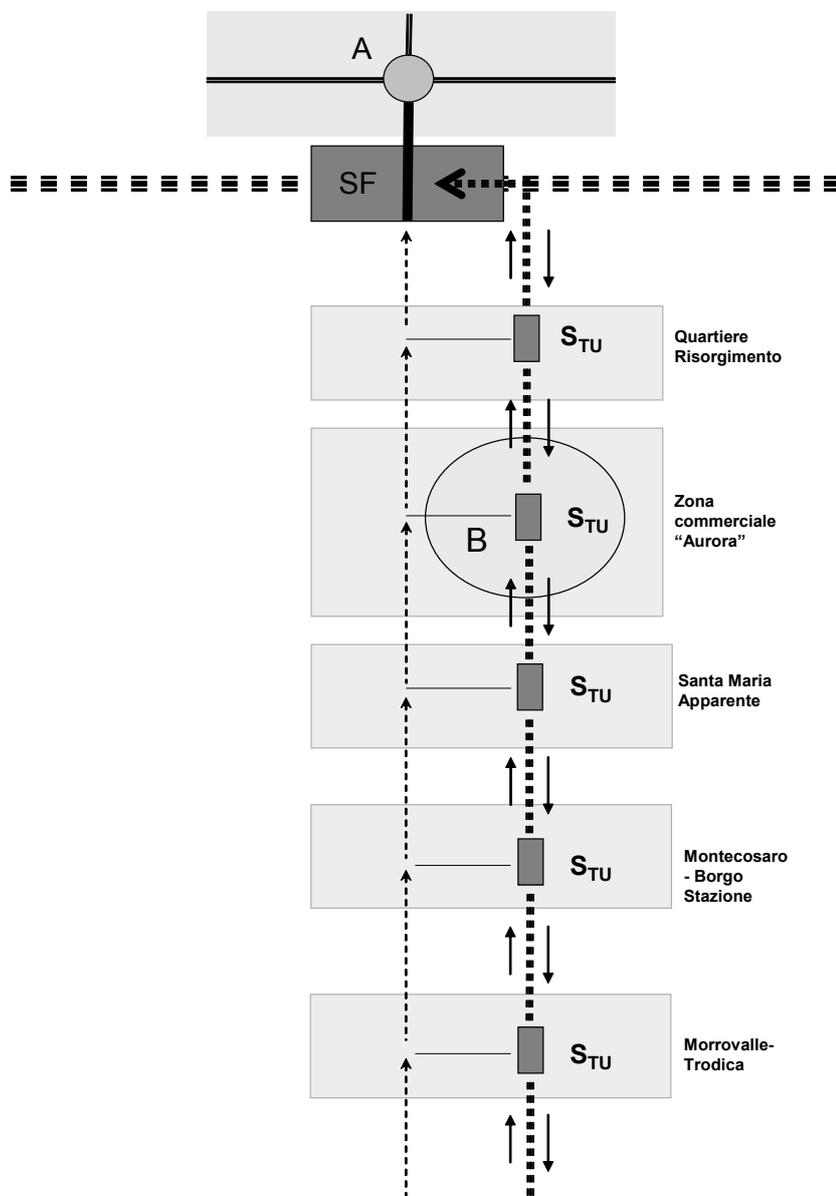
La qualità dei percorsi pedonali e ciclabili può essere espressa in termini dei seguenti fattori: a) sicurezza; b) qualità formale; c) qualità ambientale. Il primo è certamente il più importante, soprattutto in relazione alla fruizione da parte della popolazione giovanile e anziana. La funzionalità è 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.



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

SF: la stazione ferroviaria di Civitanova Marche

B: Zona commerciale "Aurora"

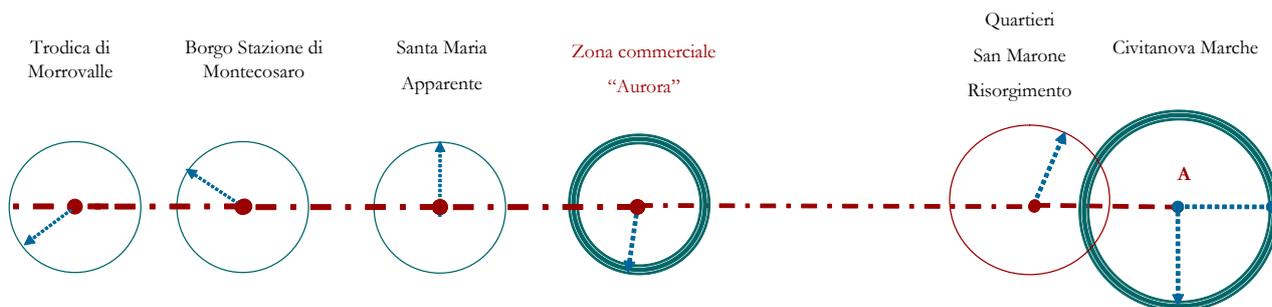
S_{TU}: stazioni treno urbano

Accessibilità alle stazioni del treno urbano come elemento chiave di un progetto di mobilità sostenibile nelle città

Correttamente localizzate (quando è necessario, si dovrà definire una nuova localizzazione), le stazioni del treno urbano si troveranno al centro di sistemi insediativi che costituiscono un adeguato bacino di utenza. Con spostamenti a piedi di 5-10 minuti, una parte consistente della popolazione che vi abita – se fossero disponibili percorsi pedonali di sufficiente qualità – sarebbe in grado di raggiungere la stazione. Se, poi, si considera la mobilità ciclabile – elemento fondamentale per la riuscita del progetto –, con lo stesso tempo di percorrenza praticamente tutta la popolazione dei sistemi insediativi pertinenti sarebbe in grado di raggiungere la stazione.

Considerando, inoltre, che la bicicletta può essere utilizzata anche per muoversi nel sistema insediativo verso il quale si è diretti, è indispensabile – come d'altronde è oramai comune nelle città europee – che nei treni urbani si possa trasportare anche la bicicletta.

L'accessibilità alle stazioni del treno urbano dai pertinenti sistemi insediativi è la chiave del successo di questo progetto. Date le caratteristiche dei sistemi insediativi attraverso i quali si snoda l'infrastruttura ferroviaria, il vincolo non è costituito dalla mancanza di un bacino di utenza adeguato, bensì dalla mancanza di percorsi pedonali e ciclabili con un grado di funzionalità e sicurezza adeguato.



3. Le stazioni del treno urbano (e il loro contesto territoriale)

Nelle pagine che seguono sono sinteticamente illustrati sei interventi di riqualificazione che, nel loro insieme, identificano il progetto di “treno urbano” per il sistema insediativo disperso che si estende da Civitanova Marche a Trodica di Morrovalle. Ciascun intervento – che dovrà essere sviluppato 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 costruzione 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, di spostare la stazione esistente per collocarla in una posizione coerente con lo sviluppo spaziale in corso mentre, in altri casi, 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), saranno necessari interventi di riqualificazione da effettuare in tutti i sistemi insediativi esaminati.

Come già richiamato, i tre elementi sono tutti 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 dei sistemi insediativi pertinenti sono interventi che dovranno essere effettuati contestualmente agli interventi di adeguamento funzionale e di costruzione delle stazioni ferroviarie.

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.

3.1 Stazione del treno urbano a Portocivitanova

Nell'insediamento di Portocivitanova la stazione del treno urbano si troverebbe all'interno della stazione ferroviaria che è un nodo centrale della mobilità della Provincia in quanto punto di intersezione tra la tratta Civitanova Marche-Albacina e la tratta Milano-Bari, quest'ultima di riferimento per l'intero territorio provinciale per quanto riguarda le connessioni con il resto dell'Italia. Ne consegue che – diversamente che negli altri casi che saranno esaminati – a Portocivitanova la stazione è, innanzitutto, il 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 specificità che l'insediamento di Portocivitanova – in particolare la sua Area centrale – assume nel contesto del sistema urbano di 'Civitanova Marche' e dell'intero territorio provinciale fa sì che la sua stazione ferroviaria sia – e lo sarà in misura molto maggiore con l'introduzione del treno urbano – anche meta degli spostamenti di una parte molto rilevante della collettività del sistema territoriale di 'Civitanova Marche' – e della collettività provinciale – per fruire i beni e servizi che vi sono offerti.

La stazione ferroviaria si trova, infatti, all'interno di un'area che costituisce il punto focale principale del sistema urbano di 'Civitanova Marche'. Si tratta di un sotto-sistema insediativo 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. Molto rilevante è anche la residenza, la quale caratterizza ancora oggi il paesaggio urbano di questa area nonostante nel corso degli anni si siano ampiamente diffuse le attività commerciali. In definitiva, la stazione ferroviaria si trova all'interno di un'area in cui sono presenti – e con modalità molto intense – tutte le funzioni che si svolgono in una città.

La stazione ferroviaria di Civitanova Marche è localizzata, dunque, in una posizione estremamente funzionale in termini di

Distanze dalla stazione ferroviaria

La stazione ferroviaria di Civitanova Marche è localizzata in una posizione estremamente funzionale in termini di fruizione e di mobilità sostenibile, collocandosi al centro di un sistema insediativo molto ampio e denso che le permette di avere una elevata accessibilità sia pedonale che ciclabile. Fino a Via Trento (direzione est) la distanza dalla stazione ferroviaria è di 500 metri, fino a Via Regina Margherita (direzione nord) è di 800 metri, mentre fino a Via Vodice (direzione sud) è di 1,2 km.



fruizione e di mobilità sostenibile. Come emerge osservando la Carta della pagina accanto, essa è al centro di un sistema insediativo 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. Con riferimento a questo specifico bacino di utenza, la facilità di accesso alla stazione ferroviaria è particolarmente importante in considerazione del fatto di utilizzare il treno urbano per recarsi alla Zona commerciale “Aurora” che, come si vedrà in seguito, costituisce un altro luogo centrale di primaria importanza per il sistema urbano e per la Provincia.

Il punto cruciale della accessibilità alla stazione ferroviaria da parte dell’utenza sopra indicata consiste nel fatto di creare un sistema pedonale e ciclabile a partire da essa all’interno del quale gli spostamenti avvengono senza interferenze con le auto o con interferenze limitate o accettabili. Da sottolineare che si tratta di interventi perfettamente coerenti con gli interventi di riqualificazione ambientale e valorizzazione economica dell’Area centrale di Civitanova Marche proposti nel precedente studio: *Verso un progetto di valorizzazione urbana: l’Area centrale del sistema territoriale di ‘Civitanova Marche’* (CCIAA-Fondazione CARIMA, Macerata, ottobre 2008).

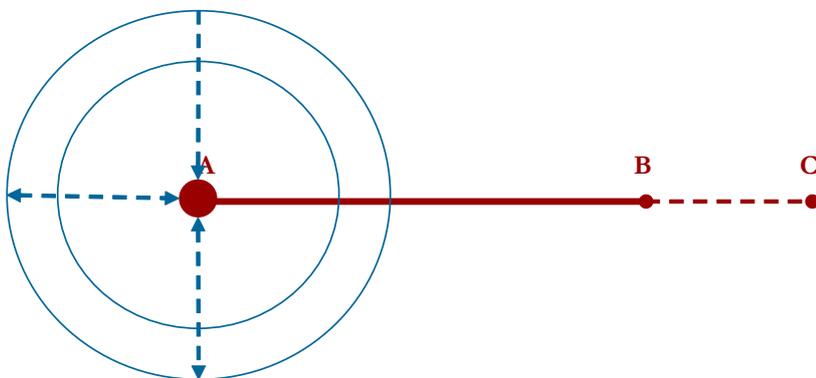
Bacino di utenza della stazione ferroviaria di Civitanova Marche

A Civitanova Marche la stazione ferroviaria si trova al centro di un sistema insediativo molto denso in termini residenziali. Una parte molto rilevante dell'abitato ricade all'interno di un raggio di 1 km a partire dalla stazione ferroviaria. Si tratta di una distanza facilmente percorribile a piedi da un'ampia quota della popolazione in presenza di adeguate infrastrutture per la mobilità pedonale. Se si introduce la prospettiva dell'uso della bicicletta, il bacino di utenza della stazione ferroviaria come nodo del sistema di treno urbano si amplia notevolmente.

Queste considerazioni hanno particolare importanza rispetto all'obiettivo del successo del progetto di mobilità sostenibile. Tanto maggiore è l'accessibilità alla stazione ferroviaria di Civitanova Marche, tanto maggiore, quindi, il suo uso, tanto maggiore sarà, ad esempio, la fruizione delle stazioni dei quartieri San Marone e Risorgimento e, soprattutto, della Zona Commerciale "Aurora".

D'altra parte, la realizzazione di un parcheggio nell'area della Zona Commerciale "Aurora" che ne aumenti la disponibilità attuale sarebbe un altro fattore che, coniugandosi con la riqualificazione del Borgo Marinaro, permetterebbe l'attivazione di flussi di mobilità sostenibile verso il Borgo Marinaro stesso.

In questo modo, si creerebbe una relazione più intensa, bi-direzionale, tra i due maggiori centri commerciali della Provincia.



Legenda:

- A:** stazione ferroviaria di Civitanova Marche;
- B:** stazione della Zona commerciale "Aurora"
- C:** Zona commerciale "Aurora"

3.2 Stazione del treno urbano nella Zona commerciale “Aurora”

La Zona 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.

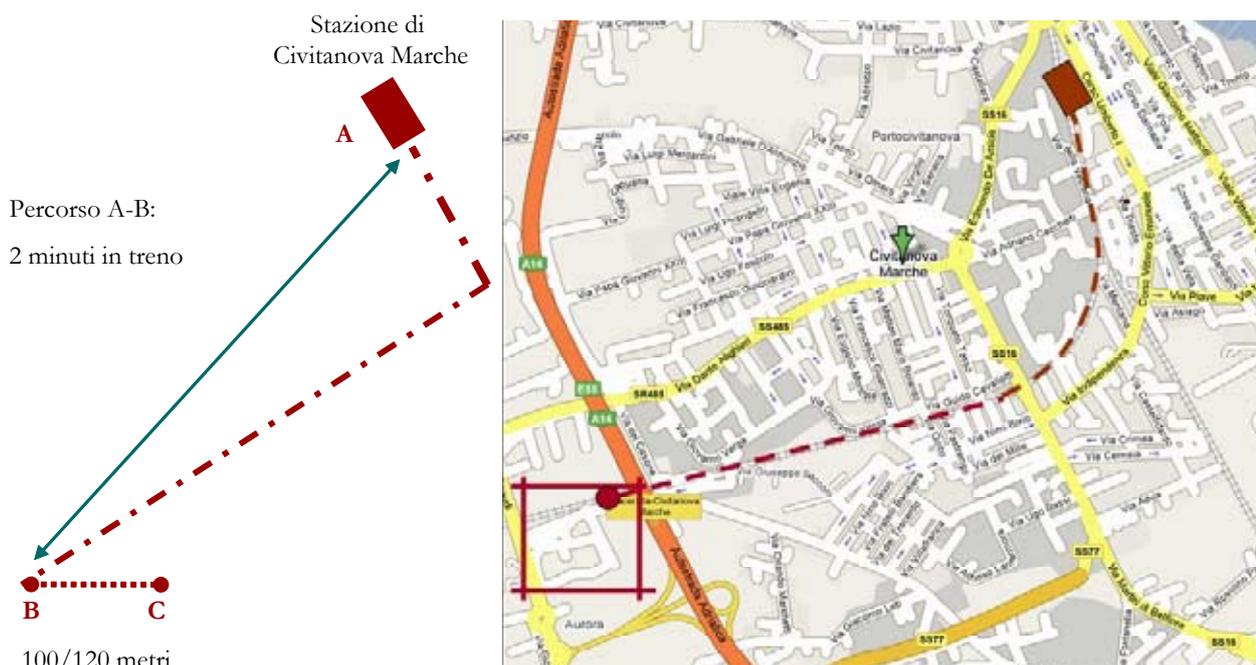
Allo stato attuale, la sua localizzazione periferica implica spostamenti in auto da parte di tutti i suoi fruitori, con ricorrenti fenomeni di congestione da traffico veicolare. In effetti, la mancanza di una anche minima accessibilità ciclabile non permette neppure a chi vive negli insediamenti limitrofi – ad esempio, Santa Maria Apparente dista a meno di 2 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, come vedremo, Santa Maria Apparente.

La rilevanza di una fermata del treno urbano nella Zona 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 nella Zona 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

Dalla stazione ferroviaria di Civitanova Marche alla fermata del treno urbano nella Zona commerciale “Aurora”

Dalla stazione ferroviaria di Civitanova Marche (punto A) alla fermata del treno urbano nella Zona 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 a destra è indicata racchiusa nel quadrato – lati di circa 200-300 metri. La sua viabilità pedonale è certamente male organizzata ma facilissima da riqualificare.



grado di servire 5.000-15.000 persone. D'altra parte, la fermata del treno urbano nella Zona commerciale "Aurora" – il punto B – si trova a 100 metri dal più importante centro commerciale della provincia (punto C). In definitiva, con la sequenza spostamento a piedi-treno urbano la zona commerciale "Aurora" è accessibile in brevissimo tempo da coloro che provengono dal solo insediamento di Portocivitanova.

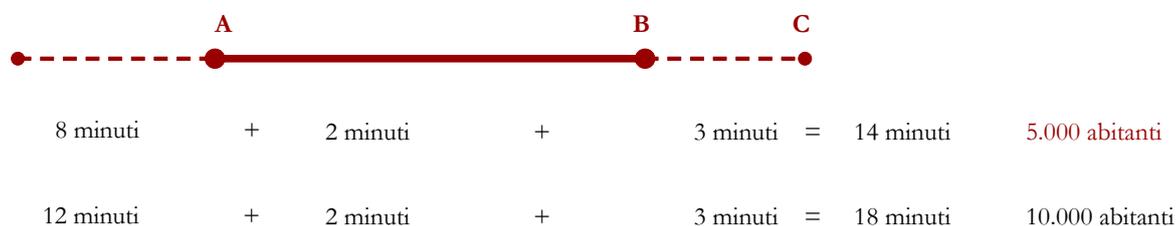
La grande potenzialità della fermata del treno urbano nella Zona commerciale "Aurora" va interpretata anche alla luce dei fruitori a partire da altri insediamenti del sistema urbano di 'Civitanova Marche', in particolare degli abitanti di Santa Maria Apparente, Stazione di Montecosaro, Trodica di Morrovalle. Come si vedrà nelle pagine successive, sono gli insediamenti che, essendo attraversati dalla linea ferroviaria, possono anch'essi ospitare una fermata del treno urbano. In treno, la Zona commerciale "Aurora" dista soltanto due minuti dal sistema insediativo di Santa Maria Apparente, 4-5 minuti da quello di Stazione di Montecosaro e 10 minuti da quello di Trodica di Morrovalle.

Lo spazio collettivo della Zona commerciale "Aurora"

La riqualificazione degli spazi collettivi interni alla Zona 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.

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, la zona commerciale "Aurora" è accessibile in meno di 20 minuti.



Una stazione di interesse strategico

La foto in alto a destra 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 – 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 nel punto raffigurato nella foto in alto a destra si trova, quindi, praticamente all'interno della Zona commerciale "Aurora".

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 nel centro 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".



B



100/120
metri



C

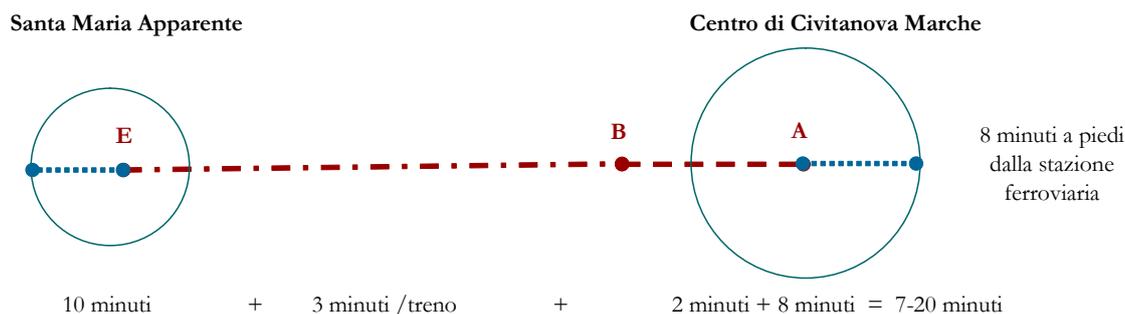
3.3 Stazione del treno urbano a Santa Maria Apparente

Santa Maria Apparente è un quartiere di Civitanova Marche che ha subito nel corso degli ultimi decenni una grande trasformazione. Da borgo rurale isolato di 505 abitanti nel 1961 è oggi una delle parti costitutive della città. Lo è, innanzitutto, perché nel suo territorio si è sviluppata la più ampia zona industriale della nuova città. Ma lo è anche perché l'intensa attività di edilizia residenziale che lo ha interessato – la sua popolazione è cresciuta del 400% (3.000 abitanti circa nel 2001) – oltre a rendere più compatta la sua forma originaria lo ha fatto espandere lungo il tracciato della strada provinciale maceratese, creando un *continuum* con la periferia di Civitanova Marche e riducendo la distanza con il contiguo nucleo di Borgo Stazione. 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 e la possibilità di connettere i due insediamenti con un treno urbano costituirebbe un passo importante verso una mobilità più sostenibile in termini ambientali.

Benché la linea ferroviaria corra lungo il margine sud dell'in-

Bacino di utenza e tempi di percorrenza

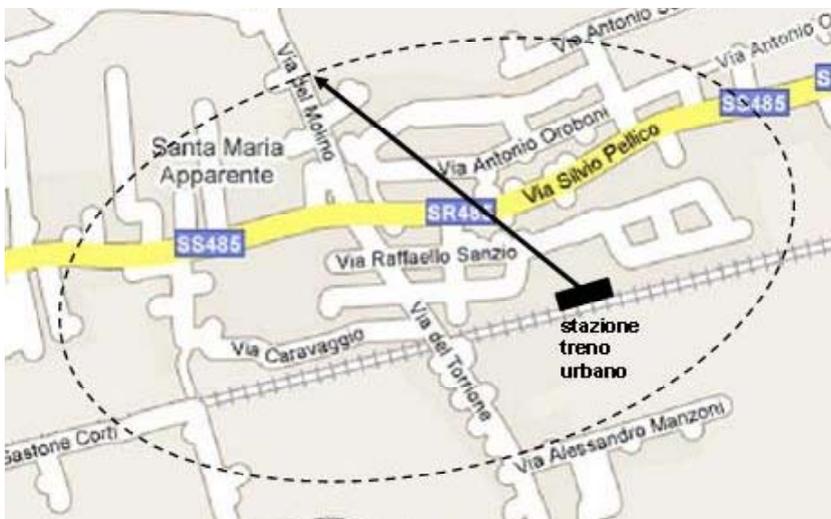
Con la sequenza spostamento a piedi-treno urbano circa 3.000 persone raggiungono da Santa Maria Apparente la stazione ferroviaria di Civitanova Marche in poco più di 10 minuti – e i suoi punti focali principali in 20 minuti.



sedimento di Santa Maria Apparente, la fermata del treno urbano può essere localizzata in posizione ottimale rispetto al bacino di utenza. Innanzitutto, perché baricentrica rispetto al lato più lungo dell'insediamento (poco più di 1 km) e, secondariamente – ma si tratta di un fattore ancora più rilevante del primo – perché contigua a tutte le sue infrastrutture collettive. Nel punto indicato nella Carta, nello spazio di 200 metri, si trovano la chiesa parrocchiale, la piazza, il campo sportivo, i giardini pubblici, il parcheggio, la connessione pedonale con Via Silvio Pellico – la “strada-mercato” lungo la quale si è sviluppato l'insediamento – e una pista ciclabile che, se ripristinata e completata potrebbe connettere il polo scolastico alle infrastrutture sopra indicate. La realizzazione della fermata del treno urbano dovrà essere una occasione per riqualificare l'intera area, connettendo in modo coerente i vari elementi.

Distanza dalla fermata del treno urbano

In soli 200 metri dalla stazione del treno urbano realizzata nel punto indicato nella Carta accanto si raggiunge Via Silvio Pellico – la strada-mercato lungo la quale si è sviluppato l'insediamento di Santa Maria Apparente. La distanza fino a Via del Molino è di 700 metri (il lato più lungo dell'insediamento misura poco più di 1 km).



edificio
scolastico



parcheggio
giardini pubblici B



campo
sportivo



parcheggio

giardini pubblici A

chiesa



La centralità della fermata del treno urbano a Santa Maria Apparente

Nello spazio di 200 metri si concentra gran parte del capitale collettivo del sistema insediativo di Santa Maria Apparente: 1) la chiesa parrocchiale e il piazzale antistante; 2) giardini pubblici A; 3) il parcheggio accanto ai giardini A; 4) il campo da calcio; 5) il parcheggio ad est del campo sportivo; 6) i giardini pubblici B; 7) edificio scolastico; 8) connessione pedonale tra i giardini pubblici B e la strada provinciale.

Una stazione del treno urbano all'interno di questo sistema di spazi pubblici sarebbe di evidente e grande utilità per la popolazione residente.



3.4 Stazione del treno urbano a Borgo Stazione di Montecosaro

La stazione ferroviaria di Borgo Stazione si trova relativamente decentrata rispetto al corpo centrale dell'insediamento. Recenti espansioni edilizie si stanno comunque realizzando in prossimità della stazione (3-4 minuti a piedi). Inoltre, la riqualificazione di Viale Marche – attraverso la realizzazione di percorsi ciclabili e pedonali in sicurezza – permette una connessione molto rapida con la parte centrale dell'insediamento di Borgo Stazione. La stazione ferroviaria dista 500 metri da Via Roma (la strada provinciale) (vedi Carta a destra).

Una stazione da riqualificare

A Borgo Stazione l'attuale stazione ferroviaria si trova in una posizione ancora funzionale alla sua funzione di fermata di treno urbano. In questo caso, sono necessari soltanto interventi di riqualificazione dei manufatti e degli spazi collettivi pertinenti.

Percorrendo una distanza di 1 km è possibile raggiungere quasi tutto l'insediamento di Borgo Stazione, che ha una popolazione di circa 3.000 abitanti (Censimento 2001) – e, certamente, i suoi ambiti più densamente abitati. Con la sequenza spostamento a piedi-treno urbano, il centro di Civitanova Marche è accessibile



Viale Marche

Viale Marche è una via fondamentale nel sistema di accesso alla stazione ferroviaria, in quanto connessione tra la stazione stessa e Via Roma, l'asse viario principale di Borgo Stazione.

La realizzazione di Via Tangenziale permette di sgravarlo di parte dei flussi di traffico di attraversamento in quanto strada di connessione con l'insediamento storico collinare di Montecosaro e di valorizzarlo maggiormente come strada con funzione urbana e di connessione interna tra le diverse parti del sistema insediativo di Borgo Stazione. Necessita, comunque, di essere riqualificato in termini estetici e funzionali per permettere una mobilità pedonale e ciclabile sicura. Interventi di questa natura potranno assegnare all'area della stazione ferroviaria una centralità spaziale.



in meno di 20 minuti da chi risiede a Borgo Stazione – e la Zona commerciale “Aurora” in poco più di 10 minuti. Appare sorprendente che non si utilizzi in modo adeguato una infrastruttura/servizio che in così breve tempo permette di raggiungere i luoghi centrali principali del sistema urbano di ‘Civitanova Marche’ – il centro storico e la Zona commerciale “Aurora” – del quale Borgo Stazione è uno degli insediamenti più prossimi.

Diversamente da Santa Maria Apparente, a Borgo Stazione è necessario stimolare il formarsi di una centralità ricreativa intorno alla stazione ferroviaria. L’attuale utilizzo di un manufatto come sala musica e di parte degli spazi esterni per il gioco delle bocce può essere il punto di partenza per far sviluppare nuove attività di ricreazione e di socializzazione. Tanto più che a poca distanza, in prossimità dei nuovi insediamenti lungo Via Marconi e Via Tangenziale, è stata recentemente realizzata un’area verde attrezzata. In effetti, Borgo Stazione è un nucleo che non ha mai avuto un luogo centrale – una piazza, una chiesa, un mercato che fungessero da luogo centrale. Le attività di scambio si sono in gran parte localizzate lungo la strada provinciale, dando luogo a una strada-mercato nel tratto interno all’insediamento più denso. Pertanto, far diventare la stazione ferroviaria un centro per la ricreazione e la socializzazione sarebbe una opzione da favorire perché sinergica alla fruizione di questo ambito per l’utilizzo del treno urbano: maggiore la sua intensità d’uso da parte di una utenza di vario tipo, più questo luogo sarà attraente, più sarà fruito e, quindi, più sarà sicuro.

Gli interventi da realizzare affinché l’attuale stazione ferroviaria sia rispondente alla nuova funzione di treno urbano riguardano la riqualificazione dei manufatti e degli spazi collettivi pertinenti e la riqualificazione di Viale Marche per permettere una mobilità pedonale e ciclabile sicura.

La stazione ferroviaria come luogo di ricreazione e socializzazione

La stazione dovrebbe diventare il “centro” di un sistema ricreativo/di aggregazione sociale. In modo limitato lo è già ora. Uno dei manufatti (foto sotto) ospita una sala musica gestita dall’Associazione culturale “Bi-nario”, il cui logo abbiamo riproposto nella seconda di copertina. Lo spazio della stazione ospita, inoltre, un campo per il gioco delle bocce. Vi sono, comunque, le potenzialità per un maggiore utilizzo dell’intera area di pertinenza della stazione ferroviaria, nonché dell’edificio principale, per accogliere altre attività e/o ospitare meglio quelle esistenti.



3.5 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 è passato a 3.762 abitanti nel 2001) (Censimento 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 edilizie 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

Il nuovo luogo centrale di Trodica

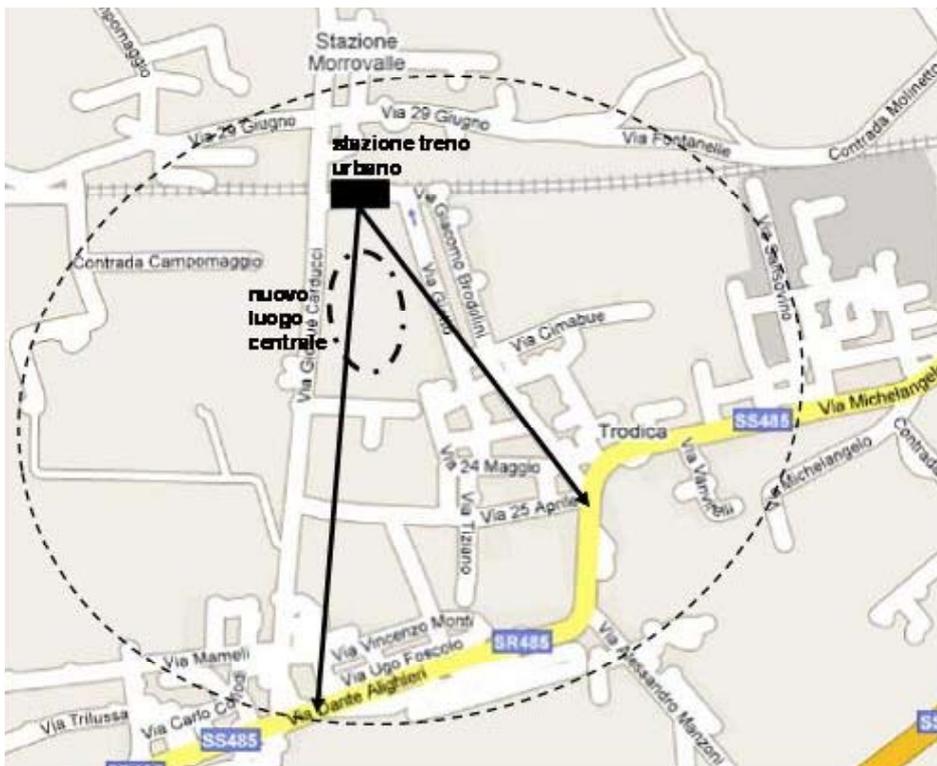
Intorno alla nuova piazza di recente realizzazione sta sorgendo il nuovo luogo centrale di Trodica, il quale si trova a poca distanza (200 metri) dal luogo in cui dovrà essere realizzata la nuova fermata del treno urbano. Ciò perché, in seguito allo sviluppo edilizio degli ultimi decenni, la stazione ferroviaria esistente si colloca, oggi, in posizione troppo isolata e marginale rispetto all'insediamento nel suo complesso.



Distanze dalla fermata del treno urbano

Benché, come a Borgo Stazione, la linea ferroviaria corra lungo il margine nord dell'insediamento urbano, a Trodica 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.



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.

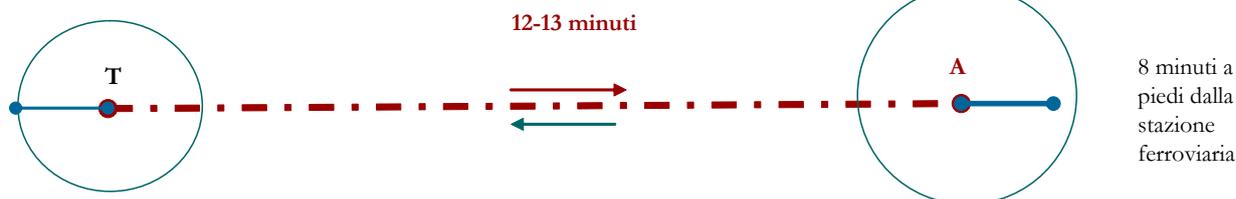
Da Trodica il treno impiega 12-13 minuti per raggiungere la stazione ferroviaria di Civitanova Marche – circa 10 minuti per la Zona commerciale “Aurora”. Gran parte dell’abitato di Trodica si trova a una distanza di 1 km dalla fermata del treno urbano. Il che significa che con spostamenti a piedi di 10 minuti al massimo il centro di Civitanova Marche è accessibile in poco più di 20 minuti da parte di 4.000 persone circa.

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 la Zona commerciale “Aurora” in poco meno di 20 minuti.

Trodica di Morrovalle

Civitanova Marche



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 sinistra nella foto) e l'area della nuova urbanizzazione (a destra). Il nuovo luogo centrale dell'insediamento di Trodica di Morrovalle si troverebbe, infatti, a poca distanza dalla fermata (200 metri).



3.6 Stazione del treno urbano nei quartieri San Marone e Risorgimento di Civitanova Marche

Oltre al quartiere Centro, dove è ubicata la stazione ferroviaria, a Civitanova Marche la linea ferroviaria attraversa, definendone i confini e creando una cesura fisica, i quartieri San Marone e Risorgimento. È un ambito residenziale che ha avuto una grande espansione negli ultimi due decenni. Una fermata del treno urbano in questo ambito, benché non abbia la stessa priorità attribuibile agli altri insediamenti esaminati, aprirebbe una nuova prospettiva ai suoi abitanti in termini di mobilità. Situandosi tra il centro e la Zona commerciale “Aurora”, il treno urbano permetterebbe di raggiungere i due luoghi centrali della città. In particolare, nel caso degli spostamenti verso il centro storico, permetterebbe di evitare l’attraversamento della Statale 16 in una delle parti della città più critiche in termini di interferenza auto-pedone e congestione da traffico automobilistico. Rimane, tuttavia, fondamentale per questo ambito urbano, data la vicinanza al centro storico e alla Zona commerciale “Aurora”, la possibilità di disporre di un percorso ciclabile – che, in parte, potrebbe fiancheggiare la linea ferroviaria e che, nella direzione del centro storico, potrebbe connettersi al percorso ciclabile già progettato con riferimento alla urbanizzazione dell’Area Cecchetti.

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. Si tratta di spazi che devono essere completati e integrati e che hanno bisogno di una connettività sostenibile con il centro storico – peraltro molto vicino (l’area ex Cecchetti è a una distanza di 500-800 metri).

Fondamentale per il successo della fermata del treno urbano in questa parte della città è la realizzazione di un sottopassaggio

per pedoni e biciclette allo scopo di eliminare la cesura tra i due quartieri costituita dalla linea ferroviaria stessa. Ciò permetterebbe, innanzitutto, la fruizione del treno urbano da parte di coloro che abitano in entrambi gli ambiti e, quindi, di ampliare in modo significativo il bacino di utenza potenziale del servizio. In secondo luogo, permetterebbe ai residenti del quartiere Risorgimento di accedere facilmente ai servizi localizzati al di là della linea ferroviaria (in primo luogo, la scuola). Infine, permetterebbe di completare il progetto di riqualificazione dell'area avviato con la realizzazione degli spazi pubblici e con la localizzazione di importanti funzioni pubbliche.

La fermata del treno urbano nei quartieri San Marone e Risorgimento

In questo ambito urbano la fermata del treno dovrebbe sorgere in prossimità dell'incrocio tra Via Giovanni Verga e Via Francesco Guerrazzi. Qui sono stati realizzati alcuni spazi collettivi – piazza, giardini, parco giochi, parcheggio – che definiscono un'area che necessita di completamento. In primo luogo, avrebbe bisogno di una connettività diretta e facile con l'Area centrale del sistema territoriale di 'Civitanova Marche' (e con i luoghi in cui si svolgono le relative funzioni pubbliche e commerciali). Avrebbe bisogno anche di una facile connessione con l'area ex Cecchetti (che si trova a una distanza di 500-800 metri), con la Zona Commerciale "Aurora" e con gli altri sotto-sistemi insediativi che formano la città dispersa.

La realizzazione di una stazione del treno urbano in questo punto completerebbe il progetto di uno spazio pubblico all'intersezione di due importanti quartieri di Civitanova Marche. L'applicazione al trasporto delle "tecnologie intelligenti", sempre più diffuso e fortemente raccomandato dall'Unione Europea, permetterebbe di realizzare facilmente una fermata a richiesta.



Orientamenti per una strategia di sviluppo economico della Provincia di Macerata

L'itinerario di riflessione sul tema "Orientamenti per una strategia di sviluppo economico della Provincia di Macerata" promosso dalla Camera di Commercio di Macerata – e sostenuto dalla Fondazione CARIMA – è iniziato con la 5ª Conferenza Programmatica (Fiastra, novembre 2005). L'obiettivo di questa iniziativa è contribuire alla costruzione di una strategia di sviluppo economico partecipata ed efficace producendo e condividendo analisi, metodi di lavoro, riflessioni e idee progettuali.

I materiali prodotti dal Gruppo di lavoro negli ultimi due anni, presentati e discussi in diverse iniziative pubbliche, sono diffusi – anche in versione preliminare – attraverso il sito web del Progetto, attivo dal maggio del 2006: <http://www.ppw.it/stmc>.





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



**Camera di Commercio
Macerata**



FONDAZIONE
CASSA DI RISPARMIO
DELLA PROVINCIA DI MACERATA