

Istituto Nazionale di Urbanistica - Convegno Nazionale

urbanistica & architettura

il ruolo del progetto urbano nella riqualificazione nella città contemporanea

genova, 22 - 23 giugno 2006

la nuova gestione del servizio ferroviario
come occasione
di riqualificazione urbana

di Gabriella Di Vito,
Federica Follesa, Gionata Giacomelli, Lorenzo A. M. Murmura

1. una gestione pubblica dei “movimenti” tra le priorità di Gabriella Di Vito

Nella riqualificazione della città contemporanea le tematiche legate alla mobilità debbono uscire dalla logica di affannosa risposta alle emergenze quotidiane e costituire una tessera imprescindibile del mosaico complessivo delle riflessioni interdisciplinari: **la mobilità** non è più solo un “problema tecnico”, da affrontare settorialmente a posteriori e a margine della progettazione e/o riqualificazione di ambiti urbani, ma **costituisce questione fondamentale per il miglioramento della qualità degli insediamenti.**

In una logica multidisciplinare strutturare competenze specifiche ed obiettivi comuni così da individuare le priorità ed elaborare **strategie d'intervento coordinate e partecipative** può diventare il modello per uno sviluppo infrastrutturale e di servizio finalizzato alla riqualificazione ed allo sviluppo urbano secondo obiettivi contemporanei.

Attraverso valenze verificabili in esperienze di progettazione urbana che, mediante **patti territoriali** e altri **strumenti di concertazione**, si rapportano con il **sistema infrastrutturale** ferroviario a diversi livelli di relazione e logiche urbane, si individuano due piani di lettura: non solo pianificazione, progettazione e realizzazione del manufatto, ma anche progettazione e sviluppo del servizio che questa una volta realizzata viene ad offrire.

Il **servizio** viene troppe volte poco considerato, nonostante che, con riferimento al trasporto pubblico locale, la riforma avviata con la Legge 59/97 abbia attribuito competenze e risorse specifiche alle Regioni: una leva di gestione importantissima che al momento resta (re)legata in ambienti puramente specialistici, senza che così si possano cogliere appieno le potenzialità che questa offre, proprio quale elemento di miglioramento della qualità degli insediamenti.

Tali aspetti vanno poi letti in termini di **capacità dell'infrastruttura**, valorizzando opportunamente le ricadute sul trasporto pubblico locale del processo di ammodernamento indotto dall'**alta velocità** che sta interessando la rete ferroviaria e le stazioni: l'attivazione dei nuovi tracciati consentirà infatti di “liberare” capacità infrastrutturali a favore dei flussi locali e regionali, con la possibilità di realizzare nelle nostre città servizi di trasporto di superficie con caratteristiche e frequenze metropolitane, a patto che gli Enti locali competenti siano in grado di assicurare la **copertura di bilancio** per la sottoscrizione dei relativi Contratti di Servizio.

Le esperienze progettuali presentate puntano ad evidenziare tali rapporti, attraverso diversi livelli di relazioni e logiche urbane, uno nell'area metropolitana Firenze – Prato – Pistoia formata da un sistema di città di ruolo non equivalente, ma che si avvicinano sostanzialmente ad una **struttura policentrica**, l'altro nell'area metropolitana romana, disequilibrata nei rapporti di forza e tuttora in formazione, soprattutto nella parte sud costituita da piccoli e medi centri caratterizzati da notevole dinamismo:

- nella prima prevale il potenziamento del servizio di trasporto che attiva la riqualificazione delle aree urbane circostanti le stazioni ed in prospettiva la riorganizzazione del sistema della mobilità urbana, particolarmente nei centri minori;
- nella seconda prevale il riutilizzo di spazi abbandonati o dismessi unitamente all'arricchimento di funzioni tipicamente e limitatamente di transito, secondo soluzioni

tipologiche oramai ricorrenti, ma senza porsi questioni legate alla progettazione e gestione del servizio, ottica quest'ultima necessaria a completare una visione complessa ed esaustiva del progetto urbano contemporaneo.

1.1 dinamica della domanda di mobilità di Federica Follesa

Il Terzo Rapporto Mobilità di Asstra, Isfort ed Hermes, individuando cinque linee "di movimento", mette in evidenza come sia tornata nel 2005 a crescere la domanda di mobilità nel suo complesso, con percorrenze che crescono in numero e lunghezza secondo una logica di domanda espansiva. In ambito urbano l'81,9% degli spostamenti sono assorbiti dall'automobile (nel 2004 era il 78,9%), ma mentre nelle grandi città tale percentuale è pari al 60,6% (nel 2004 era 61,3%) nei comuni con meno di 100.000 abitanti l'automobile raggiunge l'88% (83,4% nel 2004). In effetti nelle grandi città è presumibile che alle misure anche drastiche di divieto/disincentivo all'uso del mezzo privato si unisca una maggiore consapevolezza tra i cittadini sugli effetti negativi del traffico privato, assicurando il mantenimento della quota d'utilizzo del trasporto pubblico, pur in assenza di miglioramenti, percepiti, della qualità del servizio.

D'altra parte a fronte di un incremento della domanda di mobilità si riscontra una diffusa difficoltà di sviluppo del mercato del trasporto pubblico locale, la cui produzione chilometrica del 2004 è sostanzialmente pari a quella del 2002.

1.2 le stazioni nel sistema ferroviario italiano di Federica Follesa

Il sistema ferroviario italiano, con i suoi oltre 15.000 chilometri di linea, conta circa 2.300 stazioni, distribuite in modo pressoché capillare ed omogeneo su tutto il territorio nazionale.

Tra queste possiamo distinguere:

- i grandi impianti di interesse nazionale, con rilevanti dotazioni e servizi sia di influenza urbana (interscambio modale, parcheggi, alberghi...) che per i viaggiatori (accoglienza, biglietteria, sale d'attesa, ambienti climatizzati, video-sorveglianza...), interessati oggi da ampi progetti di riqualificazione a cura della società Grandi Stazioni;
- gli impianti di interesse regionale, con importanti dotazioni e servizi sia di influenza urbana (interscambio modale, parcheggi, attività commerciali...) che per i viaggiatori (accoglienza, biglietteria, sale d'attesa, ...), interessati oggi da progetti di riqualificazione a cura della società Centostazioni;
- piccoli impianti ed impianti con scarsa frequentazione, che nell'ambito delle azioni per il risanamento del Gruppo Ferrovie dello Stato sono non di rado impresenziate, con scarsi servizi alla clientela (ad esempio i servizi di vendita sono assicurati con emettitrici automatizzate o con convenzioni presso esercizi commerciali privati limitrofi).

Sono questi ultimi, numerosissimi, ad essere soggetti a forte degrado e a determinare spesso criticità che non si limitano a disagi per i viaggiatori, ma ad interessare il quartiere circostante.

È per la risoluzione di tali problematiche che la Società RFI sta promuovendo già da qualche anno, in alternativa a soluzioni drastiche che prevedono l'abbattimento dei fabbricati viaggiatori

e la sostituzione con strutture aperte d'attesa, accordi di comodato anche gratuito con gli Enti Locali in cambio di un adeguato livello di servizi (pulizia, manutenzione, controllo).

2. progetto e sviluppo del servizio ferroviario regionale: l'esperienza della Toscana

di Federica Follesa

La Regione Toscana ha colto immediatamente, con la LR 42/98, le competenze attribuitele con la riforma del trasporto pubblico locale (TPL) ed ha conseguentemente approvato una serie di strumenti per lo sviluppo del governo del TPL, improntati all'integrazione dei servizi dei vari sistemi di trasporto pubblico, tra i quali il servizio ferroviario viene individuato come asse portante attorno al quale strutturare la rete integrata del servizio di adduzione su gomma e di mobilità pedonale. Inoltre lo scenario di sviluppo del servizio ferroviario era già stato pianificato negli accordi sottoscritti tra Regione, FS S.p.A., Stato ed Enti Locali per l'Alta Capacità, ove sono stati previsti incrementi dell'offerta fino al 40% della produzione, grazie alla capacità infrastrutturale della rete e dei nodi che l'attivazione dell'AV libererà (anno 2010).

Tuttavia la Regione, a fronte dell'incremento della frequentazione registrato nel biennio 2002 - 2003, non ha ritenuto possibile procrastinare qualsiasi miglioramento dell'offerta al 2010, ed ha così richiesto a Trenitalia uno studio relativo alla possibile revisione dell'offerta ferroviaria che permettesse di incrementare progressivamente l'offerta, sfruttando i parziali completamenti dei lavori infrastrutturali che si sarebbero realizzati tra il 2005 ed il 2008.

Nel 2003 Trenitalia ha pertanto avviato un processo di revisione dell'offerta in un orario cadenzato e coordinato che si sviluppa per fasi tra il 2004 ed il 2009 (figura 1) prevedendo a regime un incremento di servizi del 20%, per un corrispettivo aggiuntivo per la Regione pari a circa 30 milioni di euro l'anno. **Memorario**, questo il nome del nuovo orario, è partito:

- nel dicembre 2004 sulla direttrice Firenze – Pisa – Livorno/Carrara, con un incremento del 20% dell'offerta sulla direttrice, assicurando tre collegamenti diretti l'ora per direzione tra Firenze e Pisa;
- nel dicembre del 2005 lungo la Firenze – Prato – Lucca – Viareggio/Pisa, con un incremento del 30%, con quattro collegamenti diretti l'ora per direzione tra Firenze e Prato, tre tra Prato – Pistoia, due tra Pistoia – Lucca;
- partirà nel settembre 2006 lungo la Firenze – Empoli – Siena, con un incremento del 30%, con due collegamenti l'ora per direzione tra Firenze e Siena, l'uno diretto e l'altro con cambio ad Empoli (figura 2).

Con Memorario nel 2006 tra Firenze - Prato e Firenze - Empoli si realizza pertanto un vero e proprio **servizio metropolitano** che, seppur in maniera condizionata dai persistenti vincoli infrastrutturali (molti dei quali saranno superati con il completamento dei lavori dell'Alta Velocità/Capacità), offre alla clientela quattro diverse tipologie di servizio ogni ora per ogni direzione, con frequenze – certe - di circa 15 minuti, due veloci che effettuano fermata solo nelle stazioni più importanti e frequentate, e due comprensoriali che effettuano tutte le fermate.

Per favorire la riuscita di un progetto così ambizioso, caratterizzato da un alto investimento sociale da parte della Regione e rischio d'impresa per Trenitalia, per Memorario è stato ricercato

sul territorio un consenso allargato che attraverso il **modello della consultazione sociale**, condotto da Trenitalia in stretta collaborazione con la Regione Toscana, ha coinvolto direttamente sia gli attori istituzionali che gli opinion maker della mobilità.

In tal modo Memorario è diventato anche strumento capace di catalizzare una serie di interventi e di attività volte ad incentivare la mobilità pubblica, valorizzare i nodi e le aree di stazione ed intorno stazione, e sviluppare una mobilità eco-compatibile, attraverso variazioni di percorsi ed orari di linee per l'interconnessione ferro/gomma alle stazioni, l'istituzione di nuovi percorsi bus, l'attivazione di parcheggi scambiatori.

2.1 il ruolo di Memorario nel progetto urbano di riqualificazione del Comune di Buggiano - Pistoia di Gionata Giacomelli

Il Comune di Buggiano, di circa 9.000 abitanti, comprende quattro diversi agglomerati, di cui Borgo a Buggiano costituisce lo storico nucleo mercantile e amministrativo. Nel Borgo insistono le funzioni principali, come la sede del Comune, il polo scolastico e le strutture sanitarie. La strada ferrata ha costituito storicamente il "limite" dell'espansione della città a valle e la stazione di Borgo a Buggiano, impresenziata e strategicamente situata alle spalle del nucleo storico, ha costituito una delle porte fisiche al territorio.

Con Memorario dal dicembre 2005 la stazione è servita da 33 treni al giorno (con un incremento del 43% rispetto al precedente servizio), che con orario cadenzato ogni ora assicurano il collegamento per Pistoia – Prato - Firenze e Lucca - Pisa – Viareggio.

Il Comune di Buggiano ha immediatamente colto l'opportunità offerta dal progetto Memorario, intravedendo non solo i benefici sulle opportunità di mobilità interurbana/metropolitana della popolazione, ma anche la possibilità di riqualificazione di una importante area urbana, circostante la stazione ferroviaria.

Dopo una fase di capillare informazione e comunicazione alla popolazione in merito al servizio Memorario, e di riflessione partecipata sulle prospettive urbanistiche (incontri con associazioni e categorie), l'Amministrazione ha ottenuto in comodato da RFI l'area della stazione precedentemente adibita a deposito, la palazzina di stazione e parte dell'area a verde.

Considerata la sua posizione strategica, sovrastante la piazza principale del Paese che è anche sede del mercato settimanale, la **palazzina** verrà adibita a sede del comando di Polizia Municipale, ospitando anche la locale sezione della Croce Rossa Italiana (presidio h24).

L'ottica è quella di inserire in un'area per anni abbandonata e degradata, un presidio costante dell'Amministrazione Comunale ed una associazione di volontariato che aggrega molti cittadini, in particolare giovani.

Il vecchio **piazzale** adibito a deposito materiali è ora divenuto un parcheggio attrezzato (figura 3) con una piccola area verde destinata agli animali domestici, che fino ad oggi non avevano uno spazio dedicato; un vecchio respingente ferroviario rimane in mezzo al parcheggio a testimoniare l'antica destinazione dell'area ed il legame con la ferrovia.

Anche gli attuali giardini comunali, attigui alla stazione, verranno ampliati grazie all'utilizzo di una parte dell'area attualmente inutilizzata e invasa dalle sterpaglie ed attrezzati con giochi per bambini.

Il processo di riqualificazione dell'area va di pari passo con le possibilità previste dal nuovo Piano Strutturale del Comune di Buggiano, che individua la possibilità di ricavare una destinazione commerciale o direzionale del vecchio magazzino ferroviario, ubicato a fianco della palazzina principale, e con il "Piano dei Centri Storici", attualmente in fase di elaborazione.

Tale possibilità, che dovrà essere concordata tra Amministrazione e RFI, ha l'obiettivo di valorizzare ulteriormente l'area, che si candida a diventare uno degli assi centrali del paese.

L'accordo con RFI per la gestione dell'area della stazione ha consentito anche di **ridisegnare la viabilità** del centro cittadino, con l'apertura di una nuova strada (figura 4) che collega direttamente la stazione con il polo scolastico e sanitario.

Ciò ha permesso di implementare un sistema di circolazione stradale con sensi unici, che offre una migliore fluidità del traffico automobilistico e maggior sicurezza ai numerosi pedoni che frequentano l'area, ora servita appunto anche dal nuovo parcheggio.

La nuova viabilità consentirà, in prospettiva, la circolazione anche degli autobus che attualmente passano dalla circonvallazione di Borgo a Buggiano, e che potranno così attestarsi anche presso il nuovo parcheggio della stazione, permettendo l'interscambio e l'integrazione tra trasporto ferroviario, automobilistico e autobus di linea.

Il passaggio degli autobus dalla stazione sarà inoltre facilitato dalle nuove rotatorie sulla strada regionale "lucchese", concordate con la Provincia di Pistoia e già inserite nel piano degli investimenti 2006.

Oltre ad innescare la ridefinizione urbanistica della zona circostante la stazione di Borgo a Buggiano, Memorario ha anche consentito di studiare una serie di attività di tipo "culturale" e "promozionale" del territorio.

Grazie alla collaborazione con Trenitalia i ragazzi che frequentano le scuole e le attività comunali utilizzeranno il treno come mezzo di trasporto per tutte le attività scolastiche ed extrascolastiche che prevedono uno spostamento, già a partire dall'estate 2006.

Inoltre, è in fase di realizzazione un progetto di marketing territoriale che con specifico materiale pubblicitario promuoverà il messaggio "*prendi il treno, visita Buggiano*".

3. L'ampliamento delle funzioni dei manufatti ferroviari nel Patto Territoriale delle Colline Romane di Lorenzo A. M. Murmura

L'area metropolitana romana è contraddistinta da numerose stazioni impresenziate, spesso degradate per l'incuria e l'abbandono, che rendono questi ambiti luoghi di emarginazione, insicurezza e marginalità, pur essendo molto spesso localizzati in posizioni centrali negli insediamenti urbani.

D'altra parte il completamento della linea ad Alta Capacità/Velocità libererà capacità infrastrutturali a sud di Roma, nei luoghi degli storici Castelli Romani e nell'Alta Valle del Sacco, caratterizzati da processi di diffusione di abitazioni e di insediamenti produttivi, in parte generati proprio dalle aspettative riposte nella mobilità su ferro.

Il Patto Territoriale delle Colline Romane, relativo all'intera zona sud-orientale della Provincia di Roma, individua quale priorità l'alleggerimento del traffico privato tra i centri urbani e con Roma, attraverso l'incentivazione della mobilità pubblica, sia su ferro che su gomma.

I "Quadri di Sviluppo Locale" ed il "Progetto Strategico della Mobilità" (elaborato dall'ing. F. Ciuffini) – entrambi strumenti di attuazione del Programma di Sviluppo Integrato delle Colline Romane posto a base del Patto - hanno tracciato le linee guida e gli interventi sul sistema infrastrutturale, ridefinendo ed ampliando il sistema ferroviario esistente, con il potenziamento della rete e la riorganizzazione delle stazioni locali, favorendo l'integrazione tra trasporto pubblico su gomma e su ferro, nonché garantendo una più diretta connessione fra le reti ferroviarie locali e le reti metropolitane romane - esistenti (linea A) e di progetto (linea C) - soprattutto per la zona di Frascati e per quelle attraversate dall'asse casilino.

Il programma sarà essere attuato per fasi, coinvolgendo i soggetti istituzionali competenti (Regione, Provincia, Ferrovie, ecc.) e l'iniziativa imprenditoriale di natura privata o mista pubblico-privata.

Le stazioni minori, da veri e propri "non-luoghi" e meri "nodi di scambio", attraverso l'assunzione di nuove funzioni qualificate e nuovi significati, si propongono come occasione di sviluppo economico e aggregazione sociale diventando "nodi di scambio integrati". Attraverso una gerarchizzazione delle stazioni, e quindi delle funzioni ospitate, si potranno costituire nuove centralità assenti nella cosiddetta "città diffusa", disgregata e carente di spazi di aggregazione e di relazione (oltre che di funzioni qualificate), che potranno costituire luoghi di riaggregazione, in sintonia con una generale riqualificazione ambientale. In tale zona, con un alto "consumo di territorio", si introduce così la possibilità di recuperare la centralità delle stazioni attraverso la localizzazione di attrezzature e servizi pubblici e privati in ambiti già urbanizzati e spesso degradati, permettendo anche di riqualificare più facilmente i tessuti urbani esistenti, spesso compromessi da funzioni logistiche e dalle infrastrutture di trasporto.

La ridefinizione dei tracciati interni alle zone urbanizzate poi, con l'eliminazione delle criticità funzionali, favorirà la ricucitura dell'impianto urbano e della maglia viaria, mentre la realizzazione di sistemi di collegamento innovativi tra i centri storici e l'abitato faciliteranno la pedonalità e la pedonalizzazione di aree centrali pregiate, consentendo una migliore connessione con i parcheggi e le stazioni ferroviarie.

Nella città di Ciampino (figura 5) la linea ferroviaria attualmente si configura come una frattura all'interno della città, e la stazione (figura 6) è caratterizzata da uno scarso livello di servizi e limitate zone di parcheggio, nonché sottodimensionata per i flussi cui è sottoposta. La stazione sarà interessata da un progetto urbano di ampio respiro, sia per la sua localizzazione centrale e sia per potenziamento del collegamento con l'aeroporto, che al momento è assolutamente inadeguato.

Altre stazioni locali che assumeranno importanza primaria e che saranno interessate da operazioni di recupero urbano sono quelle di Valmontone (che avrà anche una specifica fermata per il polo turistico), di Velletri, di Marino, di Albano Laziale e di Colferro, dove si aggancerà lo stacco ferroviario proveniente dalla piattaforma logistica in via di realizzazione.

Altro progetto urbano di importanza primaria potrà diventare quello della stazione di Zagarolo, posizionata a valle del centro storico in una zona dove la diffusione urbana sembra non conoscere confini, che sarà completamente ripensata per diventare nodo di interscambio integrato con un terminal bus per Palestrina ed il territorio Prenestino, coordinato alle frequenze dei treni da e per Roma.

L'importanza del progetto risiede proprio nella capacità di trasformare la stazione, da punto di attestamento per il pendolarismo, in una centralità in grado di riqualificare l'ambito urbano sia dal punto di vista funzionale che identitario.

4. la riqualificazione di ambiti infrastrutturali dismessi attraverso le società di trasformazione urbana di Lorenzo A. M. Murmura

Le aree ferroviarie libere o dismesse delle Ferrovie dello Stato sono sempre state al centro del dibattito urbanistico italiano: sono ancora recenti le polemiche a Roma circa i progetti per l'area Tiburtina e l'anello ferroviario, così come a Milano ed in altre città italiane.

Tali aree tornano a rivestire oggi un'importanza particolare per la loro localizzazione (il più delle volte sono ubicate nelle zone adiacenti alle stazioni o all'interno dei tessuti urbani), unita al piano di risanamento delle Ferrovie dello Stato (che ne prevede la valorizzazione e redditività), rendendole particolarmente appetibili per il mercato immobiliare.

A volte sono dei veri e propri ambiti di margine del tessuto; altre volte invece risultano essere assolutamente centrali e strategicamente importantissimi.

Attualmente comunque, queste aree sono quasi sempre semi abbandonate, "portatrici" di degrado urbano che arriva spesso a criticità di livelli insostenibili, interessando l'intero quartiere circostante o le aree urbanizzate limitrofe.

Gli interventi di riqualificazione delle aree ferroviarie dismesse per lo più si sono sviluppati in modo autonomo, e quindi senza approfondire le possibili relazioni né con l'infrastruttura ferroviaria in esercizio né con il sistema di trasporto pubblico nel suo complesso.

Un esempio è senz'altro rappresentato dalla proposta progettuale elaborata dal Comune di Albano Laziale, ubicato nell'area metropolitana sud-orientale di Roma e aderente al Patto Territoriale delle Colline Romane, che ha costituito una Società di Trasformazione Urbana (STU) per l'elaborazione di un progetto per ciascuna delle tre stazioni presenti nel proprio territorio: una è ubicata proprio nel centro urbano principale, terminale della linea Roma –Ciampino – Albano (figura 7), mentre le altre due sono localizzate nelle frazioni di Cecchina (figura 8) e Pavona (figura 9), a valle del Capoluogo lungo la linea Roma – Ciampino – Velletri.

L'Amministrazione Comunale di Albano, visto il ruolo strategico delle aree ferroviarie nel contesto territoriale, intende recuperare le aree dismesse delle stazioni per:

- ricucire il centro storico con le aree residenziali sorte a sud dell'Appia (stazione di Albano Centro);
- riqualificare le frazioni di Cecchina e Pavona (stazione di Albano-Cecchina e stazione di Albano-Pavona).

Le aree individuate (figura 10) presentano le caratteristiche sopra menzionate: sono contornate da insediamenti discontinui e misti (residenziali, produttivi e servizi) e la dismissione o la

sottoutilizzazione degli immobili ferroviari ha in alcuni casi prodotto un degrado urbano diffuso particolarmente contrastante con la centralità e la qualità potenziale dei siti.

Ciascun progetto, se da un lato registra l'interesse e la volontà di rimediare alle criticità presenti nel territorio da parte del Comune di Albano per la risoluzione delle questioni relative alla riqualificazione delle aree urbane, dall'altro lato è sovradimensionato e, soprattutto, non tiene conto del carico urbanistico indotto, non chiarendo le conseguenze che tali trasformazioni potranno portare sul territorio.

Le destinazioni d'uso e le funzioni previste non sono state verificate per quanto concerne la compatibilità, sia in termini di localizzazione nelle aree in esame che in termini di rapporto con il contesto insediativo.

I progetti appaiono difficilmente realizzabili, a meno di non ricorrere a consistenti quote destinate ai privati: c'è quindi il rischio che per far funzionare l'intera operazione occorra "svendere" i diritti edificatori e che il potere contrattuale dei privati sia prevalente sulle possibilità decisionali dell'Amministrazione. La quantità delle cubature in oggetto è notevole e non è motivo, di per sé, di processi di riqualificazione urbana: gli spazi e le volumetrie riservati all'intervento privato sono eccessivi e non giustificati.

Viene confermato ancora una volta che senza un calibrato intervento di ridisegno urbano e di verifica della reale sostenibilità ambientale ed economica del progetto "non si fa riqualificazione".

4.1 il progetto urbano nell'ambito della stazione di Albano Centro di Lorenzo Murmura

L'area della stazione di Albano-Centro ha un'estensione di 46.500 mq.

La proposta progettuale (figura 11) prevede il cambio di destinazione di un'area pubblica in zona per attrezzature ed impianti di carattere generale (in parte pubblici ed in parte privati), l'interramento di una via pubblica per garantire la connessione del giardino pubblico sovrastante e la realizzazione di una zona destinata a zona di espansione residenziale C2, nella parte a sud dell'area del perimetro STU.

I dati generali di progetto prevedono:

- un parcheggio interrato per 350 auto (mq. 7.650);
- una piazza pubblica (mq. 7.500);
- un'area a verde pubblico (mq. 7.500);
- n. 8 edifici destinati a funzioni commerciali (mc. 10.000);
- n. 2 edifici destinati a funzioni direzionali (mc. 12.250);
- un edificio destinato a servizi pubblici (mc. 3.300);
- n. 3 edifici destinati a ERP (mc. 7.500);
- la costruzione di una nuova stazione;
- aree a verde privato e per la nuova viabilità.

4.2 il progetto urbano nell'ambito della stazione di Albano - Cecchina di Lorenzo Murmura

L'area della stazione di Albano-Cecchina ha un'estensione di circa 90.000 mq.

La proposta (figura 12) prevede per la zona centrale (di proprietà del Gruppo FS) a sud della ferrovia una vasta zona per attrezzature ed impianti di carattere generali (pubblica) con

parcheggio e spazi pubblici aperti; a nord della ferrovia una zona a servizi privata con piazza pubblica, una zona di espansione per edilizia residenziale pubblica, con annessa un'area di verde privato di protezione.

A sud sono proposte due aree, una pubblica a verde attrezzato, l'altra di espansione residenziale privata, con annesso spazio verde, mentre ad ovest della via Nettunense viene localizzata un'area adibita al miglioramento della viabilità e all'organizzazione stradale esistente, con annessi spazi a verde attrezzato.

In particolare, il progetto di Cecchina presenta i seguenti dati:

- n. 2 parcheggi interrati per 1.300 auto (mq. 24.000);
- n. 2 piazze pubbliche (mq. 24.500);
- n. 11 edifici destinati a funzioni commerciali (mc. 60.000);
- un edificio destinato a terziario (mc. 16.000);
- n. 3 edifici destinati a servizi (mc. 15.000);
- n. 6 edifici destinati a ERP (mc. 21.000);
- la costruzione di una nuova stazione;
- n. 6 edifici destinati a residenza privata (mc. 17.500);
- aree a verde privato e per la nuova viabilità.

4.3 il progetto urbano nell'ambito della stazione di Albano - Pavona di Lorenzo Murmura

L'area della stazione di Albano-Pavona è di dimensioni molto più modeste che non le precedenti (mq. 5.400 circa).

Il progetto (figura 13) prevede che le aree diventino zone per attrezzature ed impianti di carattere generale (a nord pubblici ed a sud privati), con la realizzazione di un sottopasso carrabile per risolvere il problema del traffico causato dal passaggio a livello (figura 14), nonché la realizzazione delle rampe di uscita sulle tre vie principali per la riconnessione del tessuto urbano a livello stradale e per consentire la riqualificazione dello spazio pubblico che torna ad essere "spazio per la collettività".

In particolare, il progetto prevede la realizzazione delle seguenti funzioni:

- un parcheggio interrato per 40 auto (mq. 800);
- un parcheggio a raso per 120 auto (mq. 2.000);
- un edificio destinato a direzionale-uffici (mc. 4.500);
- aree per la nuova viabilità.

bibliografia

- F. Follesa e F. Martini, *"Memorario 2006: va avanti in Toscana lo sviluppo dell'orario cadenzato coordinato"*, Ingegneria Ferroviaria, n. 12 dicembre 2005, CIFI – Roma
- Asstra, Isfort e Hermes, *"Terzo rapporto mobilità sulla domanda di trasporto dei cittadini"*, 2006 - Roma
- M. Vittorini (coord.), *"Programma di sviluppo integrato delle Colline romane"*, BUR Lazio n° 10 del 10 aprile 2003
- Agenzia Sviluppo della Provincia di Roma, *Quadri di Sviluppo Locale, Anni 2004 e 2005*

autori

Gabriella Di Vito – Architetto, ricercatrice e docente di Urbanistica presso la Facoltà “L. Quaroni”, Università di Roma La Sapienza. Consulente del Consiglio Superiore dei LL.PP.

Federica Follesa - Architetto, master in “Sistemi per la mobilità locale” di Isfort e Politecnico di Milano e specializzazione in “Economia e politica dei trasporti”. Lavora in Trenitalia ed è professore a contratto di Trasporti, Facoltà “L. Quaroni”, Università di Roma La Sapienza.

Lorenzo A. M. Murmura – Architetto, professore a contratto di Urbanistica, Facoltà “L. Quaroni”, Università di Roma La Sapienza, consulente ASP Roma per il Programma di Sviluppo Integrato delle Colline Romane.

Gionata Giacomelli – Assessore alla Cultura, Comunicazione e Politiche Sociali del Comune di Buggiano (Pistoia). Lavora per una casa editrice americana, ed è alla sua prima esperienza come amministratore pubblico.

immagini



Immagine 1 - Le fasi di sviluppo di Memorario

**Da settembre 2006
Memorario
è ancora più grande.**

**Memorario arriva anche sulla linea Firenze-Empoli-Siena:
ancora più treni, con orari cadenzati e facili da ricordare.**

**INFORMAZIONI SULLA LINEA E SULLI CADENZAMENTI DEI TRENI AL SITO WWW.MEMORARIO.COM
O INFO MEMORARIO 800.328188 (LUN-GIO 9.00-17.00 / VEN-FRE 14.00-17.00) E IN BOUTIQUE**

TRENITALIA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

In Toscana viaggiare diventa più facile.
Con la collaborazione dell'Unione Toscana Ferrovie di Toggiani e di M.

Immagine 2 - Manifesto pubblicitario Memorario



Immagine 3 – Il nuovo parcheggio



Immagine 4 – La stazione e l'entrata al parcheggio: la nuova viabilità



Immagine 5 – Stazione di Ciampino



Immagine 6 – Area ferroviaria della stazione di Ciampino



Immagine 7 – Stazione di Albano Laziale



Immagine 8 – Stazione di Albano – Cecchina: area antistante



Immagine 9 – Stazione di Albano – Pavona

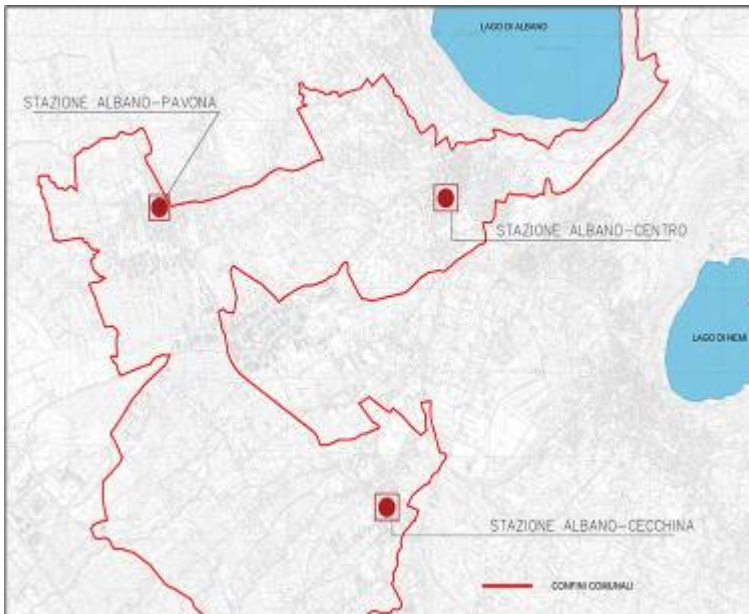


Immagine 10 – Inquadramento territoriale degli interventi della STU di Albano



Immagine 11 – Intervento della STU di Albano – Albano centro

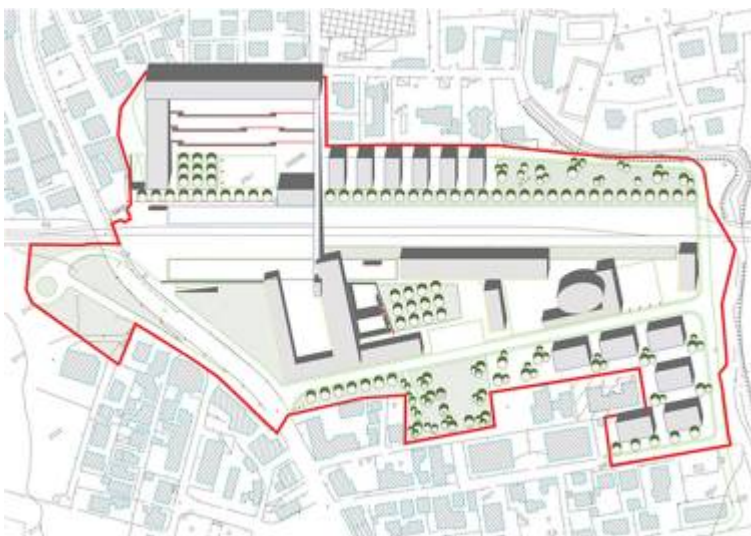


Immagine 12 – Intervento della STU di Albano – Albano Cecchina

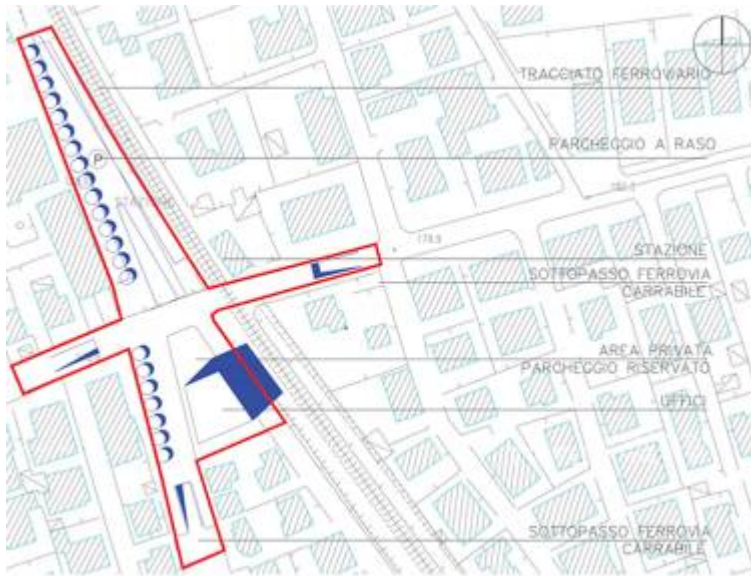


Immagine 13 – Intervento della STU di Albano – Albano Pavona



Immagine 14 – Il passaggio a livello di Pavona