

# Un treno carico di sviluppo

Calafati presenta le linee programmatiche della metropolitana

**URBANISTICA  
E AMBIENTE**

LUCA PATRASSI

Civitanova

Avanza il progetto della metropolitana di superficie e l'equipe del professor Antonio Calafati ha presentato in Provincia le prime novità ad iniziare dalle stazioni della zona commerciale Aurora e di Trodica. Il piano sostenuto dalla Camera di Commercio, dalla Fondazione Carima e dalla Provincia sta conquistando spazi e sostenitori nella logica di una mobilità sicura e rispettosa del territorio in un'area invece in cui il traffico è debordante e dannoso anche per la salute per i derivati tossici in termini di polveri sottili.

Dotazioni infrastrutturali non impattanti per riqualificare un'area e in particolare la linea ferroviaria. Si inizia da Civitanova che è l'area oggettivamente più carica e centrale.

"La rete delle stazioni ferroviarie - aveva rilevato il professor Calafati nel suo studio preliminare - dovrà essere riqualificata seguendo tre linee di intervento".

Ed ecco le priorità indicate dal docente della Politecnica delle Marche che ha studiato l'esistente e indicato le vie di uscita. "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



Il professore Antonio Calafati con il presidente della Cdc Giuliano Bianchi

devono riqualificare le stazioni esistenti (Civitanova, Borgo Stazione di Montecosaro)".

Non tanto realizzazioni di nuove strutture impattanti quanto riqualificazione e funzionalità dell'esistente. "Si tratta di interventi abbastanza semplici. Un aspetto cruciale del progetto discusso in questo studio è il sistema di accesso alle stazioni ferroviarie. 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

**Nessuna ulteriore cementificazione ma riqualificazione delle opere esistenti**

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

Il punto dell'accesso alle stazioni. "In quanto elemento cruciale del progetto, la definizione di un sistema di accesso alle stazioni ferroviarie fa sì - rileva Calafati - 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".

Un modo di pensare lo sviluppo territoriale che assumerà entro il 2010 la veste di un cantiere di lavoro, "non un libro dei sogni" come ha osservato il presidente Giulio Silenzi.

## Una serie di interventi

L'ESQUADRA

Civitanova

Prima Pievebovigliana per il turismo, poi il centro di Civitanova ed ancora Civitanova con la metropolitana di superficie. Tra poco sarà la volta delle aree interne dei monti Sibillini e le varie iniziative portano la firma della Camera di Commercio del presidente Giuliano Bianchi, del presidente della Fondazione Carima Franco Gazzani che si sono rivolti al professor Antonio Calafati per la redazione dei progetti di sviluppo territoriale. Progetti di grande interesse che hanno sempre visto in prima linea anche la Provincia di Macerata guidata dal presidente Giulio Silenzi.