

Stazione delle Autocorriere a Macerata

Anita Sardellini, Lorena Luccioni, Cristiano Toraldo di Francia

Luogo: Macerata

Progettisti: Anita Sardellini, Lorena Luccioni, Cristiano Toraldo di Francia

Coll.: Matteo Morittu

Direzioni lavori: Anita Sardellini

Coll.: Federico Marcaccio

Consulenti per le strutture: Studio Antonucci, Leoni & Associati

Consulenti per gli impianti: Elleci progetti

Committente: Comune di Macerata

Anno di progettazione: 1996-1998

Anno di esecuzione: 1999-2003

Costo dell'intervento: circa 3 miliardi di lire

Dati dimensionali: edificio 940 mq, marciapiedi coperti 754 mq, piazzale di movimentazione 3.900 mq



Storia e morfologia urbana dell'area

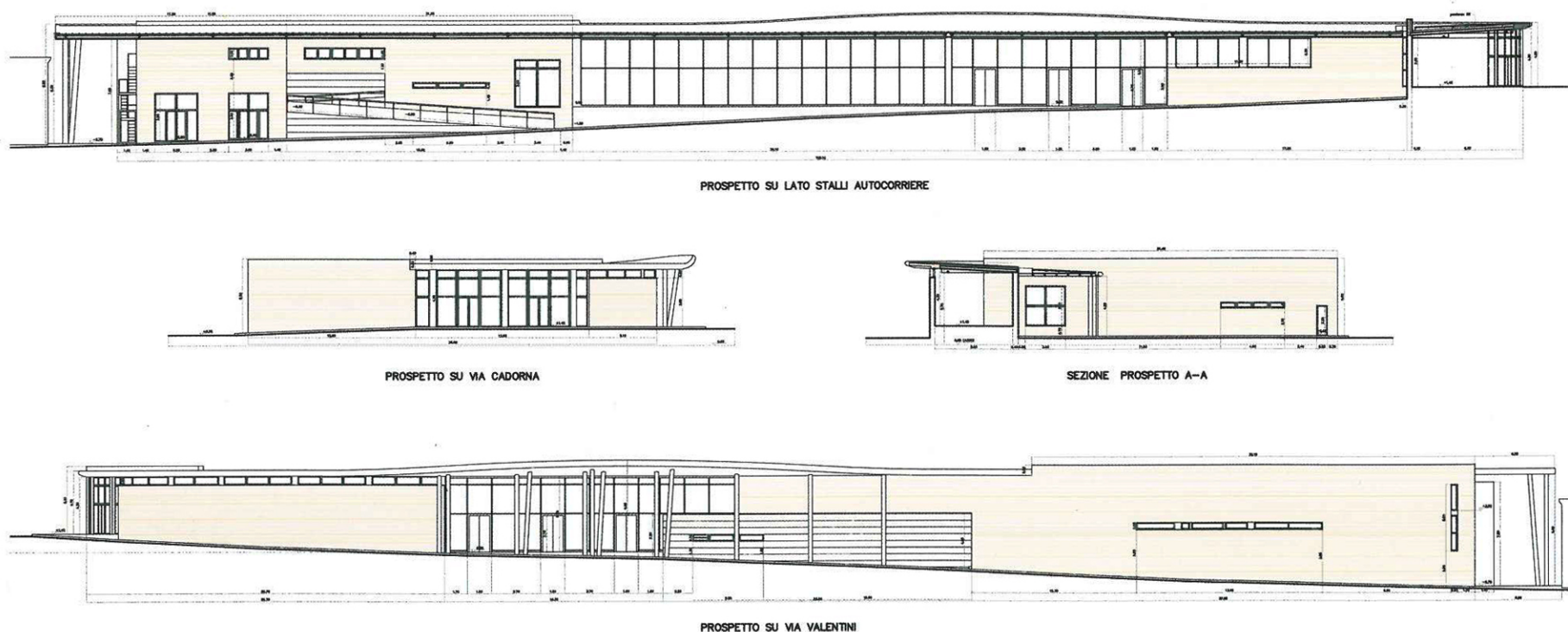
A chi osservi dall'alto la città di Macerata, la fabbrica urbana appare come un libro aperto che racconta la storia di Macerata, come storia del rapporto tra gli insediamenti umani e la morfologia fisica del luogo. Appare cioè chiara la relazione tra natura "naturans" e natura "naturata", in una sequenza di soluzioni che rispecchiano la crescita civile della città ed il suo organizzarsi in rapporto al territorio circostante.

La città nasce sul crinale tra la valle del Potenza e la valle del Chienti, ma si dispiega quasi completamente verso sud, offrendo al viaggiatore che la osservi da nord, soltanto un profilo che si estende grosso modo dal Duomo al campo sportivo e che sulla pianta della città si legge come una linea retta di confine, a sud della quale si adagia e cresce l'architettura di Macerata. Da questa parte, dopo aver riempito il perimetro delle mura, a cavallo del secolo la città si proietta nel territorio circostante, sempre all'inizio privilegiando soluzioni di crinale e poi pian piano riempiendo le anse racchiuse tra

continua a pagina 12



vista dell' ingresso e della biglietteria



12

questi ultimi. Così dall'antica Porta Romana trasformata poi nei Cancelli si estende la direttrice principale di crinale (est-ovest) fino al campo sportivo e poi giù verso il Chienti lungo la vecchia strada per Tolentino. Una seconda espansione avveniva fuori Porta Montana in direzione sud alle spalle del Convitto nazionale. Una terza si spinge da Porta Picena lungo la direttrice per Civitanova con il borgo Cairolì. La quarta invece ripiegava a nord verso Potenza Picena e dava vita al borgo San Giuliano.

Tra le prime tre direttrici la città è cresciuta dai primi anni del secolo fino ai giorni nostri, riempiendo le conche e i fossi e a volte cancellando del tutto le tracce dei segni naturali.

Sul luogo dell'originale Campo Boario sotto le mura avviene il primo riempimento per dar vita ai Giardini Diaz (1905). In seguito un altro riempimento viene fatto più ad ovest con un piano di urbanizzazione che parte da Corso Cavour (circa 1925). Su una parte di questa ultima area l'amministrazione sposta il Campo Boario, mentre il resto dell'area si sviluppa secondo i piani originali a vocazione residenziale. Quest'ultimo riempimento cancella la vecchia strada della vetreria che scendeva verso la fonte Scodella e rettificava le curve di livello con il segno razionale di una griglia iscritta in uno spazio rettangolare. Il mercato era recintato da un muro che sul fronte principale si alzava fino a m 3,50 con l'ingresso verso il centro di Piazza Pizzarello. Questo lato rappresentava il fronte urbano del Foro ed aveva la funzione di riequilibrare le masse edilizie che delineavano il tridente della Piazza.

Il sistema dei trasporti e la nuova stazione

L'istituzione di uno studio di Diritto nel 1290 è stato il primo segno di una vocazione, che Macerata ha mantenuto fino ai nostri giorni, di polo universitario e scolastico, a servizio di un vasto bacino di utenza, formato da piccoli centri, che compongono insieme un vero e proprio sistema di città diffusa. I collegamenti pubblici di questo sistema sono effettuati da 86 corse giornaliere di autobus e dal collegamento ferroviario Civitanova-Macerata-Tolentino. Di queste 86 corse ben 45 sono dedicate ai collegamenti scolastici e trasportano una media di 2000 studenti al giorno, durante il periodo degli studi. Attualmente gli autobus arrivano, sostano e ripartono dal "capolinea" dell'anello dei Giardini Diaz, in una situazione altamente incompatibile con le caratteristiche naturali, contemplative e ludiche del luogo. Questo d'altra parte non offre nessun riparo o attrezzatura di servizio né per gli utenti, né per il personale viaggiante.

La variante generale al P.R.G. approvata nel marzo 1995 prevedeva la localizzazione di una stazione degli autobus nell'area di via Trento. Questa soluzione è apparsa al momento impraticabile "per mancanza di adeguata viabilità, anche alla luce degli stralci operati dalla Regione Marche, in fase di approvazione della variante generale al P.R.G.". Per queste ragioni l'Amministrazione, interpretando un'esigenza fondamentale del trasporto pubblico e le indicazioni del Piano del traffico (redatto dallo Studio Sintagma nel febbraio 1995), ha indicato nell'area dell'ex Campo Boario, la localizzazione per la costruzione della Stazione delle autocorriere. La Regione, d'altra parte, nel determinare i criteri di ammissibilità alla utilizzazione dei contributi, parla di "Progetti per la realizzazione di nodi di scambio per il trasporto pubblico".

La realizzazione di un parcheggio scambiatore e la vicinanza della linea ferroviaria, consentirebbero in un prossimo futuro di effettuare un efficace interscambio strada-rotaia nel caso di utilizzazione della linea ferroviaria come metropolitana di superficie.



vista sul piazzale



Queste le premesse da cui è partito lo studio preliminare che come ogni progetto di architettura cerca di essere la sintesi di dati quantitativi e funzionali con i desideri e le aspettative di rappresentazione civile, per arrivare a una creazione di un frammento di città che deve necessariamente ricostituire un tessuto urbano al momento degradato e illeggibile.

L'analisi del luogo è partita da lontano nel tempo e nello spazio, per cercare di capire come si è formato il contesto e come tale contesto può essere riorganizzato non solo come luogo di funzioni del presente e del futuro, ma anche come osservatorio per quelle tracce peculiari alla storia urbana di Macerata che i recenti usi impropri dell'area hanno cancellato.

Se la Stazione è un punto di arrivo, una nuova Porta per la città, la sua architettura sarà quindi lo strumento di riconoscimento, la "chiave di accesso" al sistema culturale rappresentato dalla città di Macerata e dalla sua storia urbana.

Le linee generali del progetto

Il progetto nella sua fase definitiva cercava di dare una serie di risposte in grado di definire i parametri quantitativi e formali dell'architettura della nuova Stazione.

Il recinto murario e le pensiline del Campo Boario sono presenti nel nuovo progetto come segni fisici reali o come citazioni a diversa scala nella grande copertura della Stazione.

Sul fronte di via Valentini, quindi dalla parte opposta delle residenze, è collocato il fabbricato della stazione che si sviluppa in lunghezza tra due elementi terminali che segnano gli angoli a nord e a sud.

Sul fronte nord verso la nuova strada si apre l'ingresso della stazione per gli autobus.

La Stazione è composta da quattro elementi:

- 1) il fabbricato di attesa
- 2) gli stalli per gli autobus
- 3) il piazzale di sosta e manovra
- 4) i marciapiedi coperti

L'altezza media del nuovo fabbricato è pari a circa m 5,70.

La costruzione è ampiamente vetrata e accessibile attraverso un porticato coperto nella parte centrale per una lunghezza di m 16,50.

Gli elementi murati che caratterizzano i terminali della Stazione accolgono a nord le funzioni del bar, rivendita di giornali e tabacchi, mentre a sud, sfruttando la differenza di quota dovuta all'inclinazione della strada, accolgono al piano terra i servizi igienici, il deposito bagagli e l'officina. Al piano superiore sono collocati l'ufficio di gestione, lo spazio di sosta per gli autisti e le centraline per gli impianti, direttamente accessibili dall'esterno.

La tipologia di attracco degli autobus è a pettine con marciapiedi a 90°. Questo schema garantisce il maggior numero di stalli (23) nella lunghezza disponibile.

La distribuzione generale

Sul fronte principale (vedi prospetto su via Valentini) l'ingresso alla autostazione è caratterizzato da una facciata continua in vetro e alluminio, a tutta altezza. L'ingresso è inoltre "segnato" architettonicamente dalla particolare copertura aggettante rivestita in alluminio; sulla immediata destra esce il corpo convesso della biglietteria, che potrà essere usata anche dall'esterno, a servizio delle compagnie di trasporto extraurbano o a servizio degli autobus urbani che effettueranno fermata lungo via Valentini.



14
la stazione da via valentini



dettaglio

Tale corpo edificato è ad un solo piano di altezza e si innesta nella facciata continua di vetro. La superficie sarà rivestita di pietra levigata di Apricena, di formato 25x50 con nastro 5x15 m circa per evidenziare le fughe orizzontali.

La parete curvilinea dell'ufficio biglietteria-informazioni introduce alla porta di servizio che condurrà direttamente nell'area dei servizi al piano terra, o al piano superiore riservato al personale, con il locale ufficio, il locale riposo autisti, e i locali igienici agli stessi riservati.

All'estremo margine dell'edificio, tra questo e l'edificio esistente utilizzato dall'Azienda Pluriservizi Municipali, verrà collocato un cancello di ingresso esclusivamente pedonale.

Sul fronte interno, la stazione si caratterizza per accogliere la sosta delle autocorriere in arrivo e in partenza dagli stalli previsti; tali stalli sono affiancati da marciapiedi a penisola. Tutta la zona di movimentazione delle persone è coperta dalla pensilina continua in acciaio e alluminio; lungo tale pensilina è prevista ovviamente una idonea illuminazione notturna.

Sul fronte interno ritroviamo la stessa facciata con una continua vetrata che caratterizza l'ingresso da via Valentini, con diversi accessi all'atrio senza barriere, con opportuni raccordi del marciapiede. Si potrà, dai marciapiedi di accosto delle autocorriere, raggiungere direttamente dall'esterno la zona dei servizi: l'ingresso è caratterizzato dalla lunga rampa (circa 21 m) con pendenza pari all'8%. In fondo all'edificio, verso la sede dell'Azienda Pluriservizi Municipali, sono collocati il Deposito Bagagli e l'Officina. Sopra i due locali di servizio, al piano superiore, raggiungibile dalla scala di servizio esterna in acciaio, si colloca la centrale termica. La scala esterna è protetta da una recinzione con cancello proprio, il cui accesso è riservato esclusivamente al tecnico della manutenzione e controllo della C.T. stessa.

I materiali della costruzione

L'edificio è rivestito in mattone facciavista, materiale che garantisce una buona resistenza nel tempo a fronte di una manutenzione pressoché nulla.

Alcune parti sono invece rivestite in pietra di Apricena, come la biglietteria sul fronte principale e tutta la parete interna che da questa prende corpo e si sviluppa per buona parte della superficie interna dell'atrio. Tutti i pilastri isolati, a vista e non nascosti lungo la muratura perimetrale, saranno di acciaio a sezione rotonda (fi30) e finiti con vernice RAL 9007 (grigio alluminio chiaro). Tutti gli infissi sono in alluminio dello stesso colore, con vetrocamera dotato di vetro antisfondamento a superficie trasparente. Le superfici vetrate risultano in ombra rispetto alla pensilina e alla copertura aggettante sul fronte principale, in modo tale da evitare l'effetto serra. Tutte le finestre sono dotate di davanzale in alluminio preverniciato, e rifinite superiormente da un rivestimento analogo, al fine di evitare il classico accoltellato di mattoni in architrave; tale effetto architettonico è voluto nel tentativo di fare apparire le sottili finestre a sviluppo orizzontale presenti in facciata come dei veri e propri "tagli" nella muratura compatta delle cortine ammattonate.

La copertura è realizzata in alluminio preverniciato RAL 9007, materiale lungamente garantito. Dello stesso alluminio sono previste scossaline, canali e gronde, e tamponamenti di facciata lungo muri e pilastri dove previsti.

Per le pavimentazioni si è scelto il pavimento industriale al quarzo: tale materiale, finito con lucidatura, garantisce un'ottima resistenza all'usura pur assicurando un buon effetto architettonico ed estetico. Tale soluzione inoltre, oltre ai vantaggi dei costi contenuti, si sposa bene con il sistema di riscaldamento a pannelli radianti sottostante, che richiedono frequenti fughe o giunti elastici. Le pavimentazioni esterne sono realizzate con cordoli di travertino tradizionali lungo tutti i marciapiedi, e una pavimentazione di piastrelle squadrate di porfido di larghezza 20 cm disposte a correre.







