

IL TRENO INVISIBILE

progetto
per l'interamento della ferrovia
a Montecatini Terme

Palazzo Comunale in Viale Verdi
24 aprile - 22 maggio 2004



Ministero delle Infrastrutture
Provveditorato per le
Opere Pubbliche della Toscana

C.C.I.A.A. - Pistoia
Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Pistoia

Comune di
Montecatini Terme
Assessorato all'Urbanistica



“ SCENDE IL TRENO, SALE LA QUALITA' DELLA VITA “

Molti amministratori si sono avvicendati alla guida del nostro Comune con la speranza di trovare una soluzione all'annoso problema della ferrovia che taglia in due la città di Montecatini Terme.

Numerose le soluzioni oggetto di convegni e tavole rotonde.

Quella più ardua è sempre stata scartata a priori, considerata utopica e avveniristica: l'interramento della tratta ferrata.

Dobbiamo arrivare ai giorni nostri per toccare con mano la realtà dei prossimi anni: la ferrovia si può interrare, raddoppiandone la linea, permettendo di ricucire la “ferita” di una Montecatini nord e di una sud, ferita logistica, ferita sociale.

Con questa mostra abbiamo l'ambizione di essere testimoni di una rivoluzione epocale: in esposizione la progettazione definitiva ad opera della Rete Ferroviaria Italiana del tratto urbano relativo all'interramento dei binari e contestualmente una progettazione preliminare ad opera del Provveditorato alle Opere Pubbliche della Regione Toscana dell'ipotesi urbanistica relativa al futuro dei terreni oggi di pertinenza ferroviaria, progetto necessario a configurare le nuove destinazioni che potrebbero co-finanziare i costi cospicui dell'interramento stesso.

Auspicio che le decisioni coinvolte nei processi decisionali, senza sottovalutare l'importanza di tutto ciò, consentano di rispettare la tabella di marcia già avviata con la firma dell'accordo di programma siglato nel marzo 2003 dal Comune di Montecatini - Regione Toscana e Rete Ferroviaria Italiana.

La finanza di progetto applicabile a questa operazione urbanistica che potrebbe derivare da una particolare attenzione dell'imprenditoria privata o gruppi bancari consentirà di posizionare quest'opera tra i grandi interventi di opere pubbliche della Regione Toscana.

A tutti coloro che avranno il piacere di condividere l'emozionante sogno di veder realizzato quanto esposto, auguro che la realtà dei fatti possa concretizzarsi fin dai prossimi mesi.

Un particolare ringraziamento a Rete Ferroviaria Italiana nella persona dell'ing. Angelo Pezzati che ha seguito e sta seguendo con professionalità e attenzione gli sviluppi del progetto “scende il treno, sale la qualità della vita”.

Il Sindaco di Montecatini Terme
Dott. Ettore Severi.

“ IL TRENO INVISIBILE “

Montecatini Terme “Flussi d’acqua e vento”
Ipotesi di riqualificazione urbana dell’area ferroviaria a Montecatini Terme

PREMESSA

L’esigenza del comune di Montecatini Terme, di riunire la città divisa in due parti dalla ferrovia, si potrà concretizzare, in seguito al progetto di R.F.L. in fase di redazione, di raddoppio della tratta ferroviaria da Firenze a Viareggio.

Nell’ambito di tale progetto, l’amministrazione comunale, ha chiesto a R.F.L. di prevedere l’interramento della ferrovia per il tratto cittadino, e si sono pertanto create le premesse per la valorizzazione delle vaste aree, che si libereranno dall’uso ferroviario, in seguito dell’interramento del tratto ferroviario.

Tali aree,vanno inoltre a costituire parte fondamentale dello stesso, poiché tramite un progetto di riqualificazione ambientale e sviluppo immobiliare di grande valenza architettonica si renderà possibile la loro valorizzazione, consentendo a R.F.L. tramite interventi di commercializzazione, di finanziare una parte cospicua dei lavori dell’interramento della linea ferroviaria nella tratta cittadina.

A tale scopo l’amministrazione comunale di Montecatini Terme, ha deciso di affidare al Provveditore alle Opere Pubbliche per la Toscana la consulenza per la progettazione di massima dell’area, allo scopo di ottenere un progetto architettonico che, oltre a contenere le indicazioni progettuali necessarie a formulare una proposta organica, tenga conto anche della eventuale commercializzazione delle stesse.

Lo scrivente è stato incaricato dal Provveditore alle Opere Pubbliche per la Toscana, come consulente per la progettazione Artistico-Edilizia dei complessi immobiliari da realizzare.

BREVE DESCRIZIONE DELLE AREE OGGETTO DI INTERVENTO.

L’area ferroviaria in questione, taglia di fatto in due zone distinte, la città di Montecatini Terme, la parte superiore, che arriva fino alle pendici di Montecatini Alto è rappresentata da una qualità architettonica molto elevata, mentre la parte a valle è costruita da manufatti di minor pregio.

Le aree oggetto dell’intervento, sono vaste circa mq. 68.800, per una lunghezza di circa m.1400 , e sono concentrate in massima parte intorno allo scalo merci, che è situato in prossimità della stazione realizzata alla fine degli anni ’30, progettata dall’arch. Mazzoni, che risulta essere un interessante esempio di architettura moderna italiana del ventennio.

Procedendo dallo scalo merci, ovvero la parte più vasta per estensione dell’intervento, l’area si riduce in larghezza verso il centro cittadino, fino ad arrivare in un tratto alle dimensioni ridotte circa di m.8,00, per aprirsi nuovamente nella zona della seconda stazione centro e quindi alle aree sportive, dello stadio e dell’ippodromo.

CONSIDERAZIONI PROGETTUALI PRELIMINARI

Premetto che le ispirazioni progettuali, in questo momento della mia carriera di architetto, sono di tipo naturalistico, nella sua espressione più vasta, determinate dal fatto che traggo spunto da ciò che è vivo, è movimento, è luce e mi sforzo di imprimere alle costruzioni che progetto questi concetti.

Le intuizioni, le osservazioni, e le considerazioni che mi hanno portato a realizzare il progetto in questione sono state diverse, alcune di carattere fisico, come ad esempio la considerazione che le aree interessate dal progetto di trasformazione, sono di grandi dimensioni alle estremità e modeste nella parte mediana.

L’area più importante, per il nostro intervento, risulta essere quella dello scalo merci, di grande dimensione e di ubicazione strategica, perché situata sulla direttrice di accesso alla città, che collegando l’uscita dall’autostrada al centro cittadino, tramite un cavalcavia, supera la ferrovia a quota di circa 10 metri e mostra lo scalo merci ferroviario, non più utilizzato, con una vista caratterizzata da notevole degrado

L’IDEA PROGETTUALE.

Osservando con attenzione la morfologia dei luoghi, unitamente alle considerazioni prima esposte, e al fatto che Montecatini è una città termale di fama internazionale sviluppatasi grazie all’acqua, è scaturita in me l’idea progettuale; ho pensato infatti che le aree interessate, fossero state coinvolte da un evento naturale, “un ciclone”, che incuneandosi in questo corridoio, avesse distrutto tutti i manufatti esistenti. n seguito il vento e l’acqua stessi, con i loro movimenti naturali, hanno creato un complesso di edifici, e di coperture in vetro e maglie di acciaio, che si susseguono, creando un divenire di architetture..



L’epicentro è rappresentato dalla grande goccia d’acqua, avvolta dai flutti e flussi di vento e acqua, che sarà uno degli elementi di spicco e simbolo del progetto architettonico, insieme ai flutti della copertura della piazza Italia e della stazione di testa, che a sua volta generano i flussi di tutte le pelli di rivestimento degli edifici, anch’essi realizzati in vetro e maglia di acciaio.

DESCRIZIONE DELL’INTERVENTO.

L’ipotesi progettuale prevede, che l’accesso a Montecatini dal viadotto della ferrovia, si trovi davanti ad un giardino di circa 10.000 metri quadri circa alla stessa quota della strada, sul cui sfondo si svilupperà un edificio semicircolare, che potrà essere adibito sia ad uso alberghiero che residenziale, sulla cui sommità si adagerà la bolla-nuvola avvolta nei flutti-flussi di aria e vento che conterrà al suo interno il ristorante e la sala dei congressi. Procedendo verso il centro cittadino, e a fianco della stazione, si troveranno le piazze delle zone commerciali, parzialmente coperte da una grande vetrata, che ripropone il motivo dominante della composizione progettuale, “acqua e vento”. La zona commerciale, pur essendo fuori terra rimarrà circoscritta, da un lato dalla strada sopraelevata,dall’altro dalla stazione ferroviaria di testa e la sua copertura sarà rappresentata dal giardino che si troverà all’accesso della città,in modo tale che, con questi accorgimenti, l’impatto visivo di questi volumi sarà completamente annullato.

All’interno delle superfici commerciali, troverà posto anche la stazione delle autolinee con piccolo garage delle stesse, in modo da creare un’ integrazione tra la strada ferrata e il trasporto su gomma.

Gli edifici più bassi, che fiancheggiano la stazione, saranno destinati ad uso uffici o residenziale, uniti al principale da una grande pensilina in vetro e maglia d’acciaio, che farà da copertura ai treni di testa in superficie, il disegno della stessa sarà sempre dettato dal divenire dei flussi di acqua e vento, tale copertura sarà un unicum anche con le coperture della bolla-nuvola e delle piazze commerciali.

La stazione del arch. Mazzoni, non varierà la sua destinazione, ma in alcuni ambienti sarà allestito un centro di arte contemporanea, che si estenderà anche all’esterno nei giardini attigui, con una sezione dedicata all’esposizione delle sculture.

Il percorso pedonale di collegamento tra gli edifici dell’area della stazione e quello progettato sull’area della stazione centro, sarà caratterizzato da alcuni chioschi, che saranno utilizzati come bar, gelateria, piccola oggettistica, giornalaio, souvenir, e dalle relative pensiline che con un disegno coordinato, ci porteranno all’area della stazione centro, che sarà demolita per consentire la costruzione della galleria ferroviaria.

In quest’area è previsto un altro edificio modellato dall’acqua e dal vento di forma semicircolare, destinato ad uso commerciale al piano terreno e ad uso uffici e residenziale ai piani superiori o in alternativa ad uso alberghiero; tale costruzione si affaccerà su una piazza coperta da una struttura in vetro e maglia d’acciaio, analoga alle altre coperture del percorso e costituirà la chiusura visiva dello stesso, riportando l’attenzione sulla piazza xx settembre e di conseguenza al centro della città.

La sosta veicolare privata sarà garantita da ampi parcheggi sotterranei su tre livelli, che saranno realizzati sotto i complessi edilizi, mentre per la sosta breve e il carico e lo scarico saranno ricavati dei parcheggi a raso.

DESCRIZIONE DEI PARTICOLARI DELLE FACCIAE. (principi di bioarchitettura)

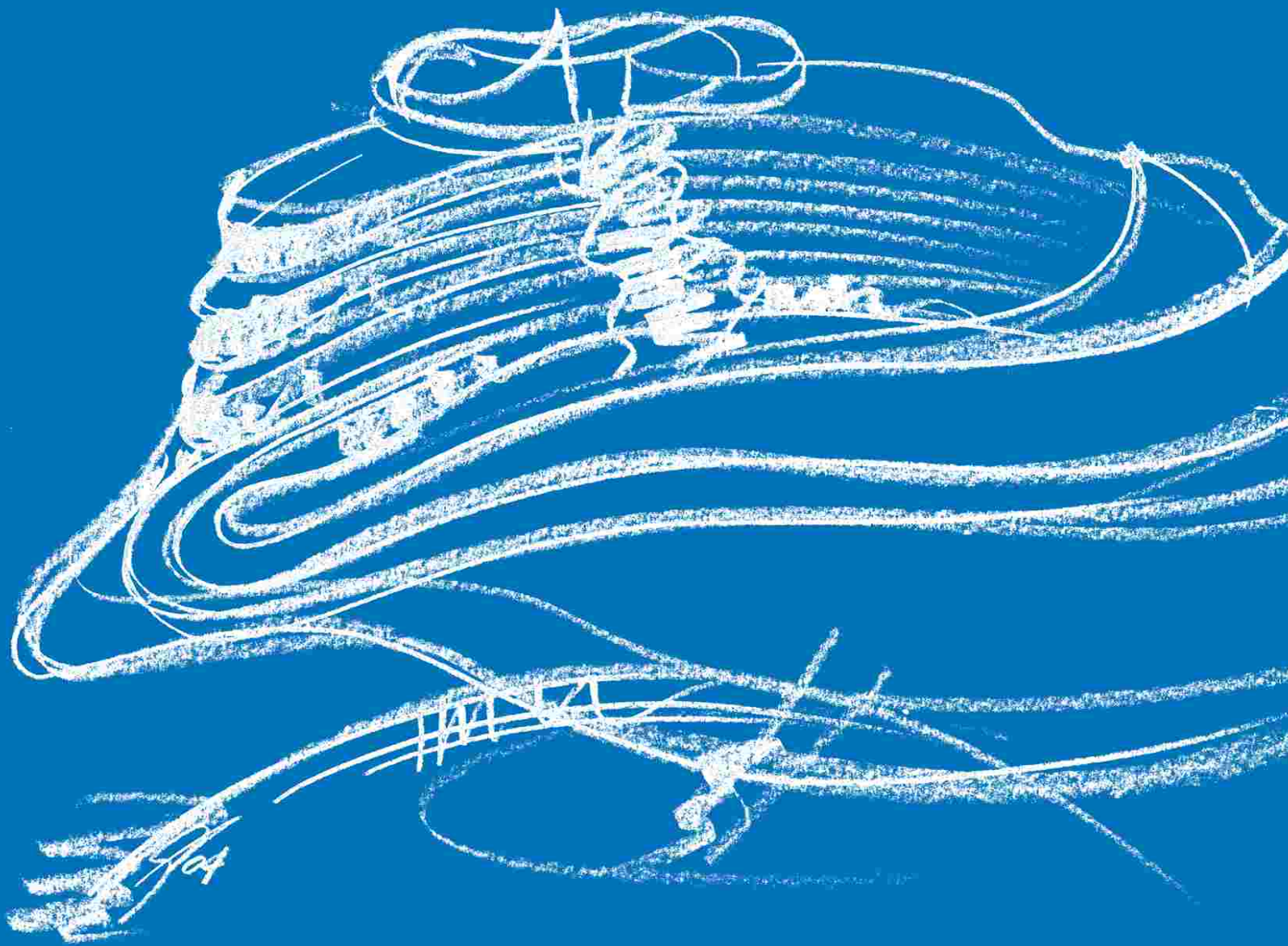
Gli edifici avranno facciate continue in vetro e metallo, i flussi e i flutti di acqua e aria con tutti i loro movimenti, saranno realizzati usando delle facciate in vetro e maglia di acciaio da apporre come un ulteriore pelle alle facciate continue.

Tali facciate-pelle, oltre a dare il movimento e creare le ombre, per accentuare l’effetto naturalistico-scultoreo dei complessi immobiliari, avranno un ruolo importante per la climatizzazione degli edifici stessi.

Infatti nella parte più alta dell’intercapedine, sarà realizzato un sistema di chiusura motorizzato, nei mesi invernali sarà chiuso, e il sole riscaldando l’aria contenuta nell’intercapedine tra le due facciate, creerà una camera d’aria, con temperatura maggiore di quella esterna, in tal modo sarà possibile diminuire il fabbisogno termico dei fabbricati. Nei mesi estivi, le saracinesche saranno aperte e l’aria calda che si formerà all’interno dell’intercapedine, tenderà a risalire, creando una circolazione naturale, che raffrescherà le facciate interne, l’effetto potrà essere accentuato, con l’istallazione di appositi ventilatori, che aumenteranno la velocità di risalita dell’aria.

Dott. Arch. Massimo Pierattelli.

il
treno
invisibile



SEZIONE LATO PIAZZA ITALIA



SEZIONE LATO FERROVIA



PROSPETTO LATO PIAZZA ITALIA



PROSPETTO LATO FERROVIA

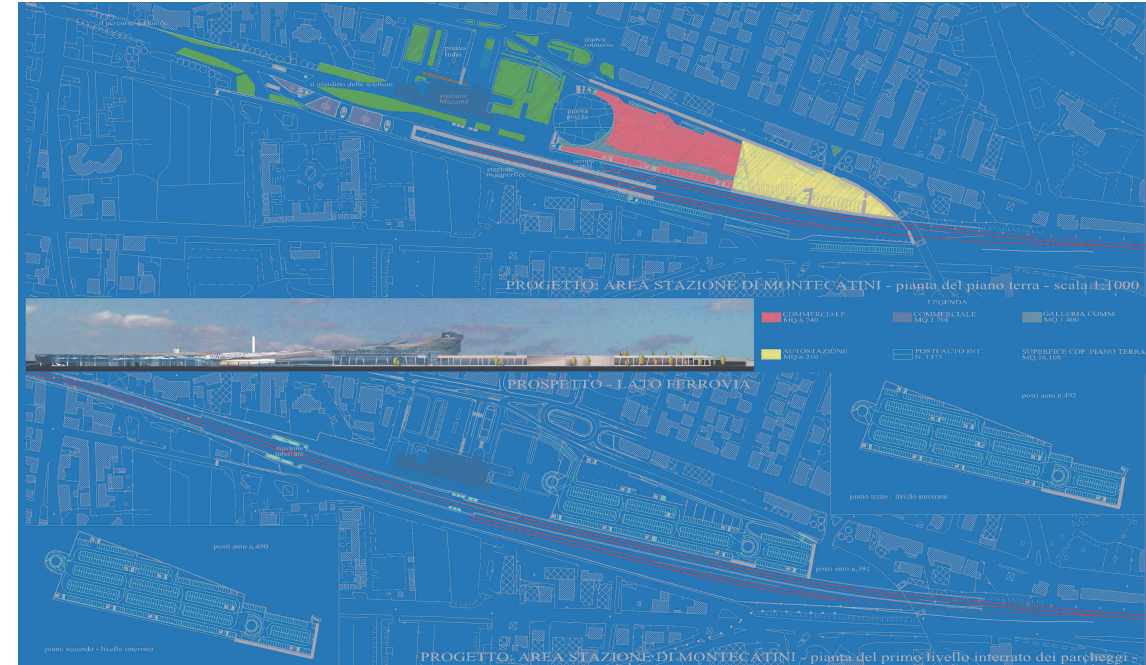


le
piante

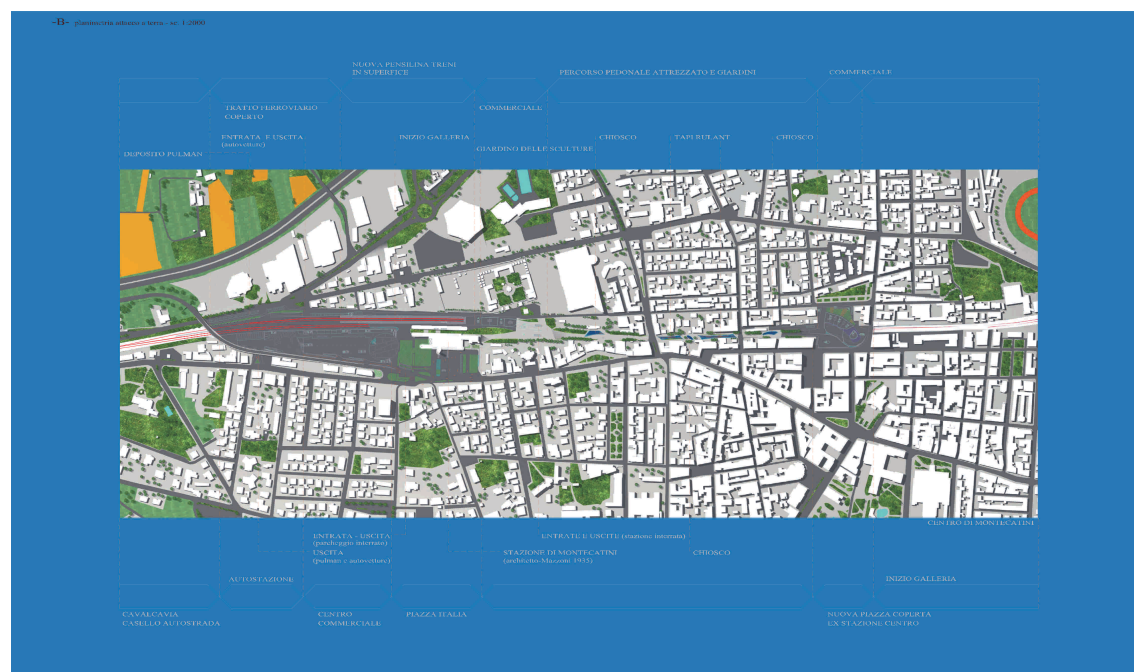
planivolumetrico
del progetto



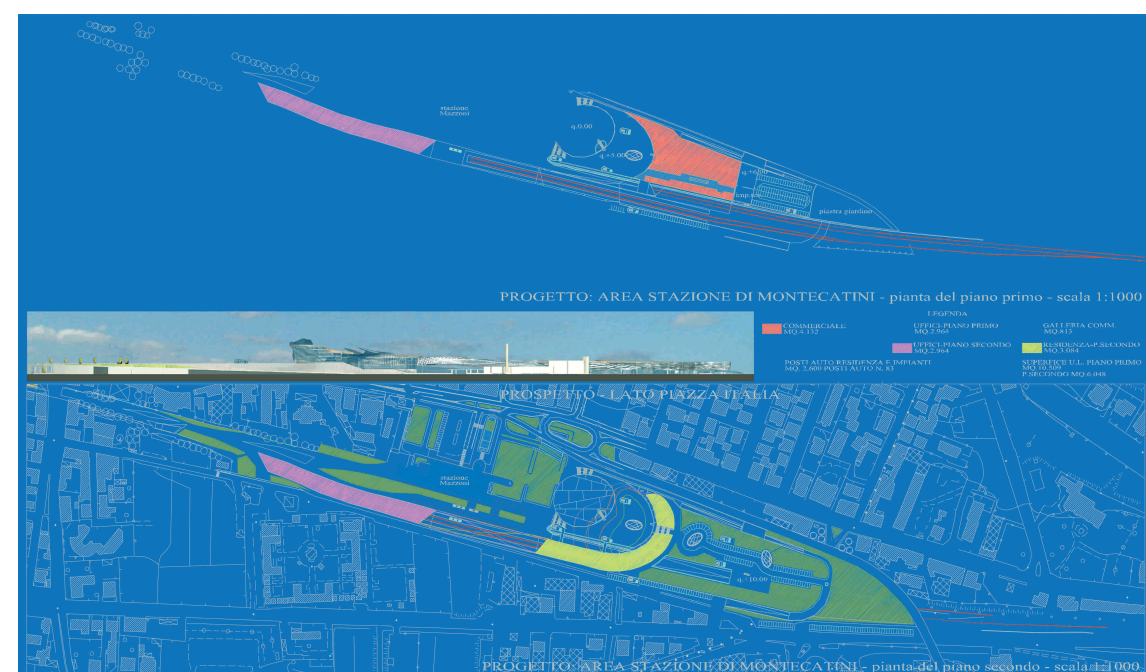
primo
livello
interrato
parcheeggi



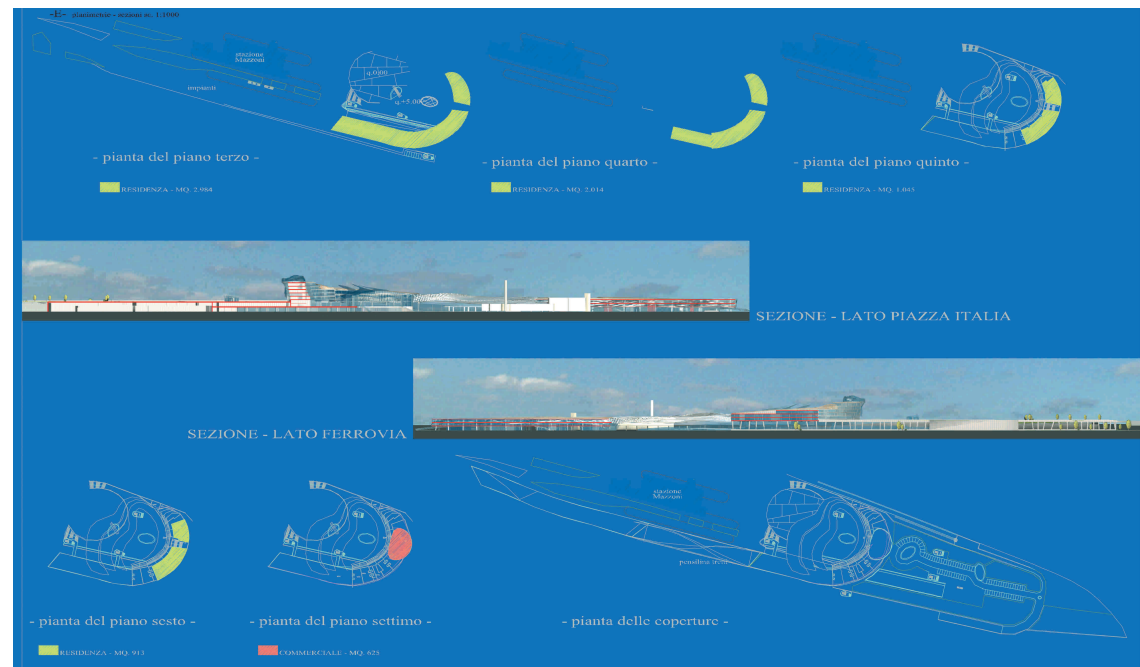
planimetria
attacco
a terra



piano primo e
piano secondo



piano terzo
piano quarto
piano quinto
piano sesto
piano settimo
coperture

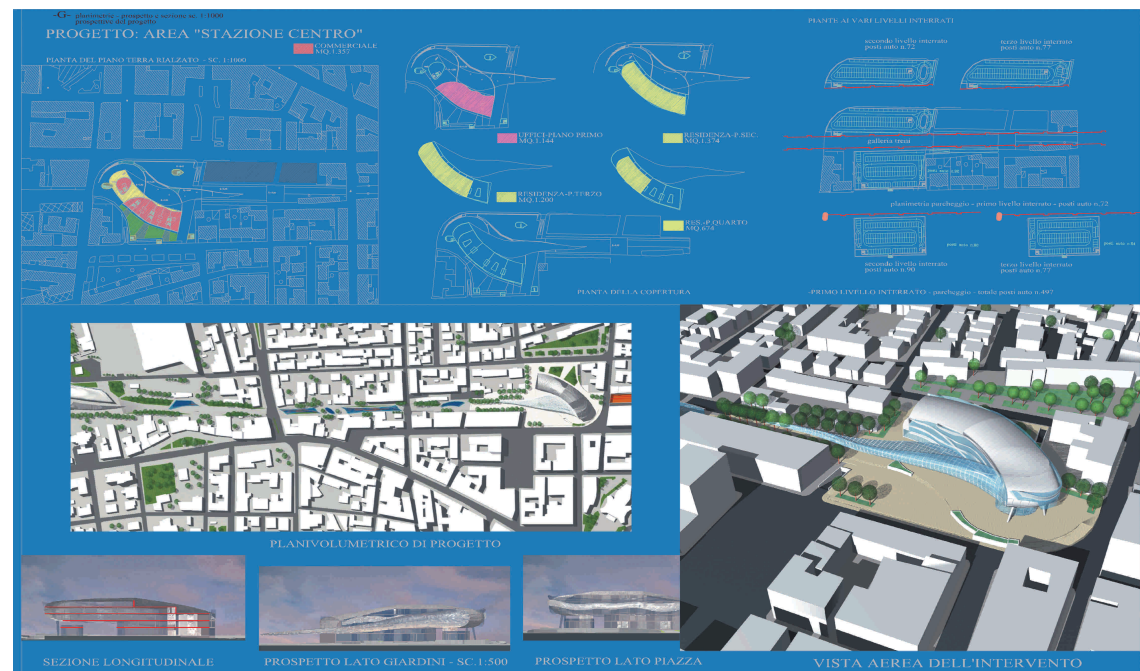


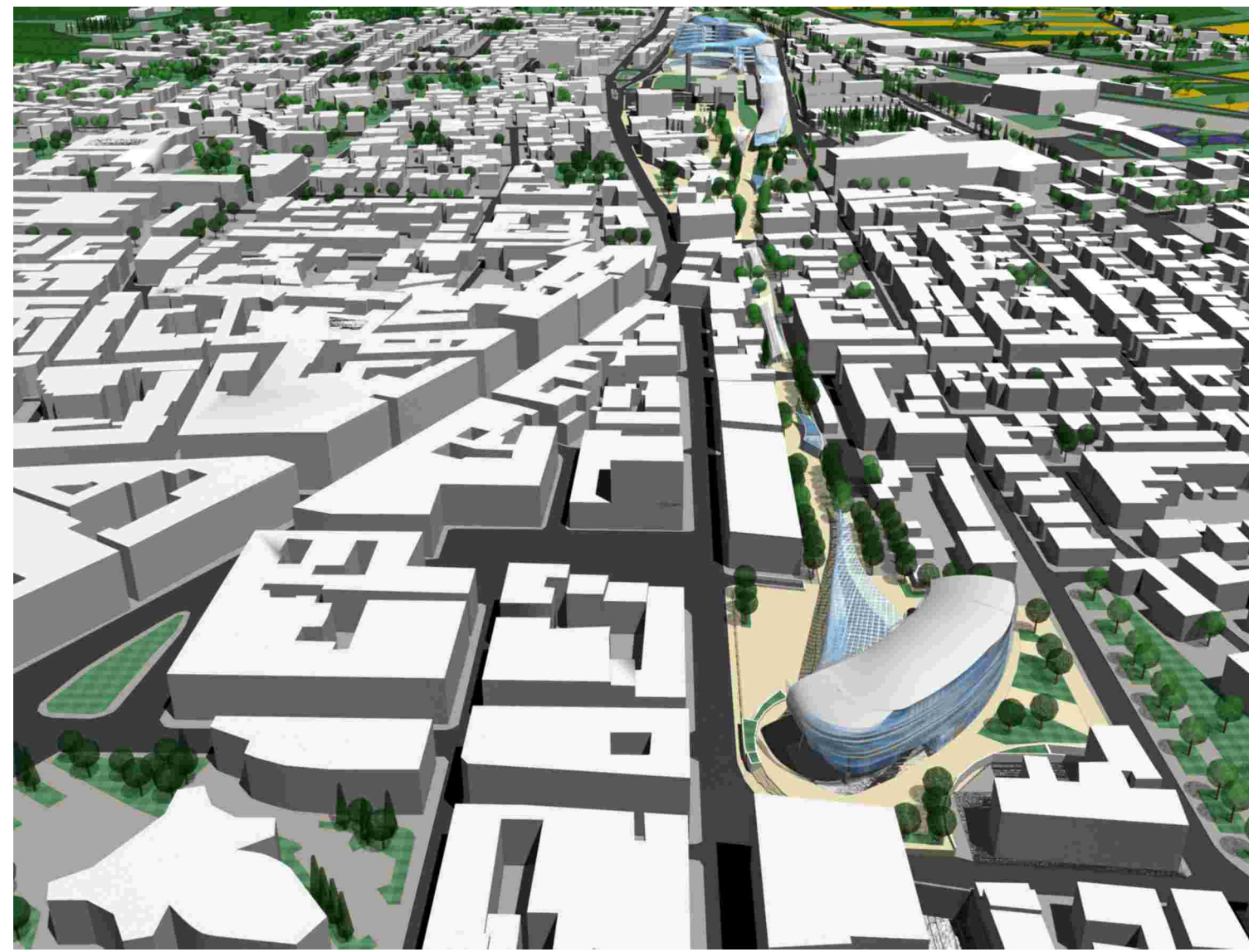
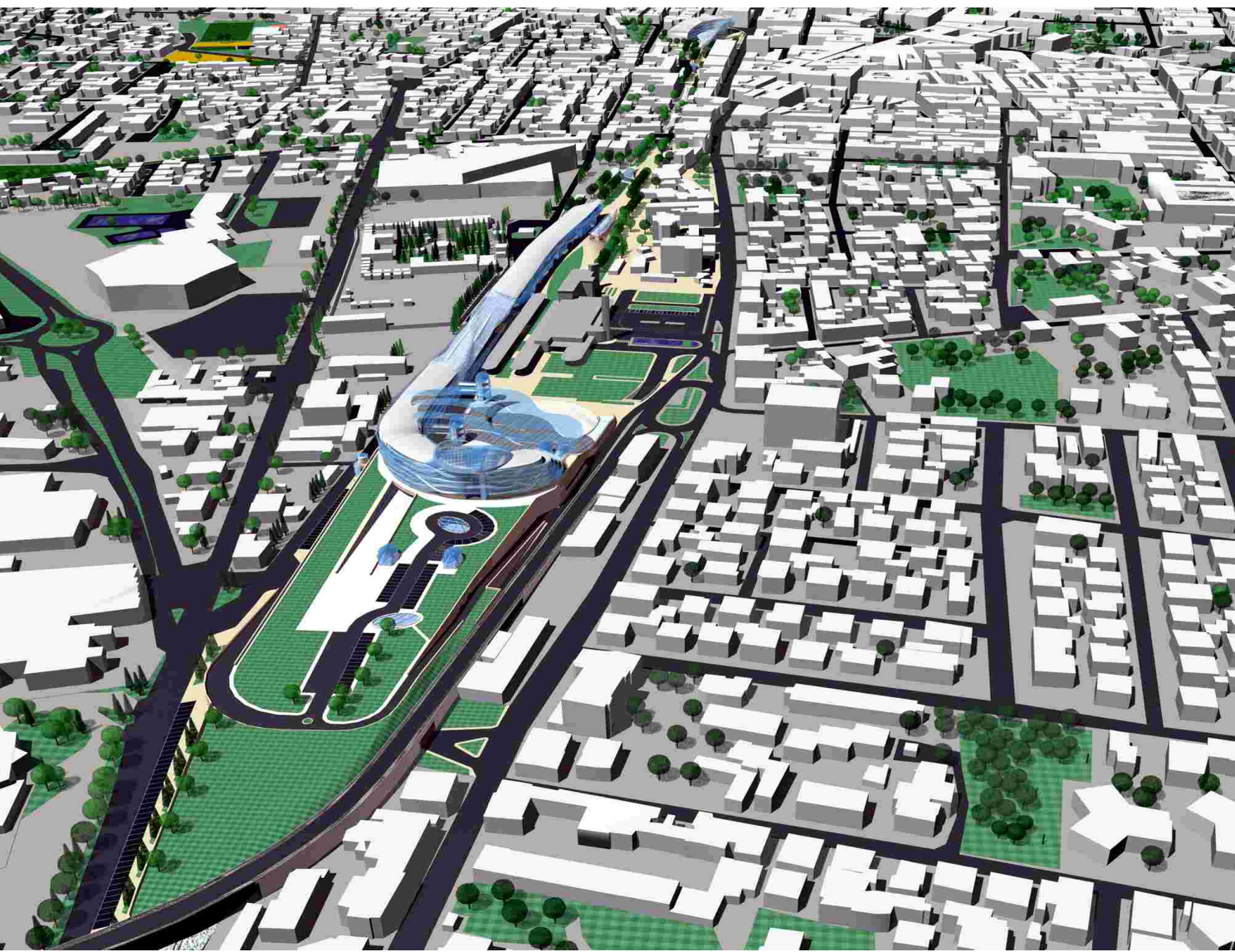
il
treno
invisibile

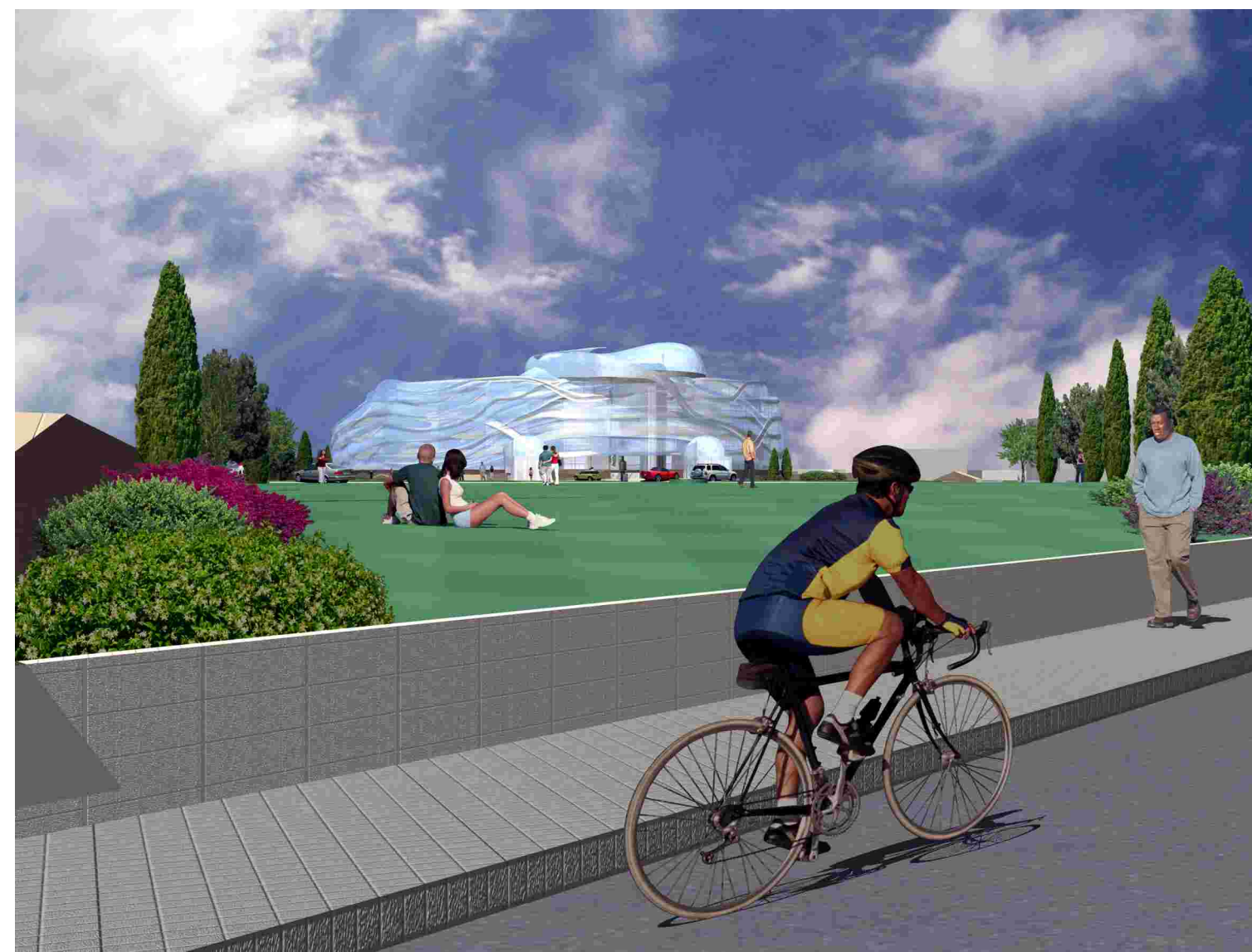
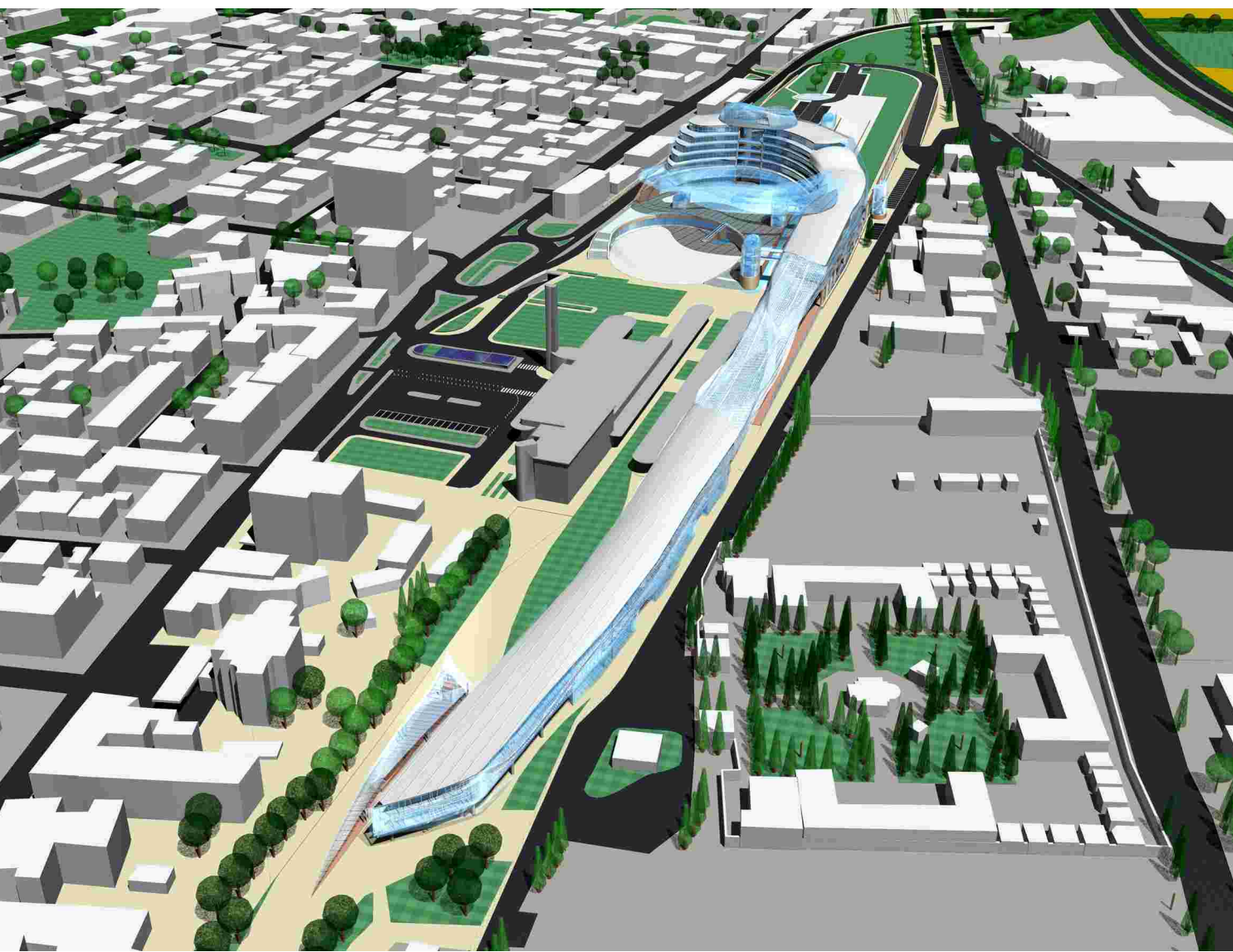


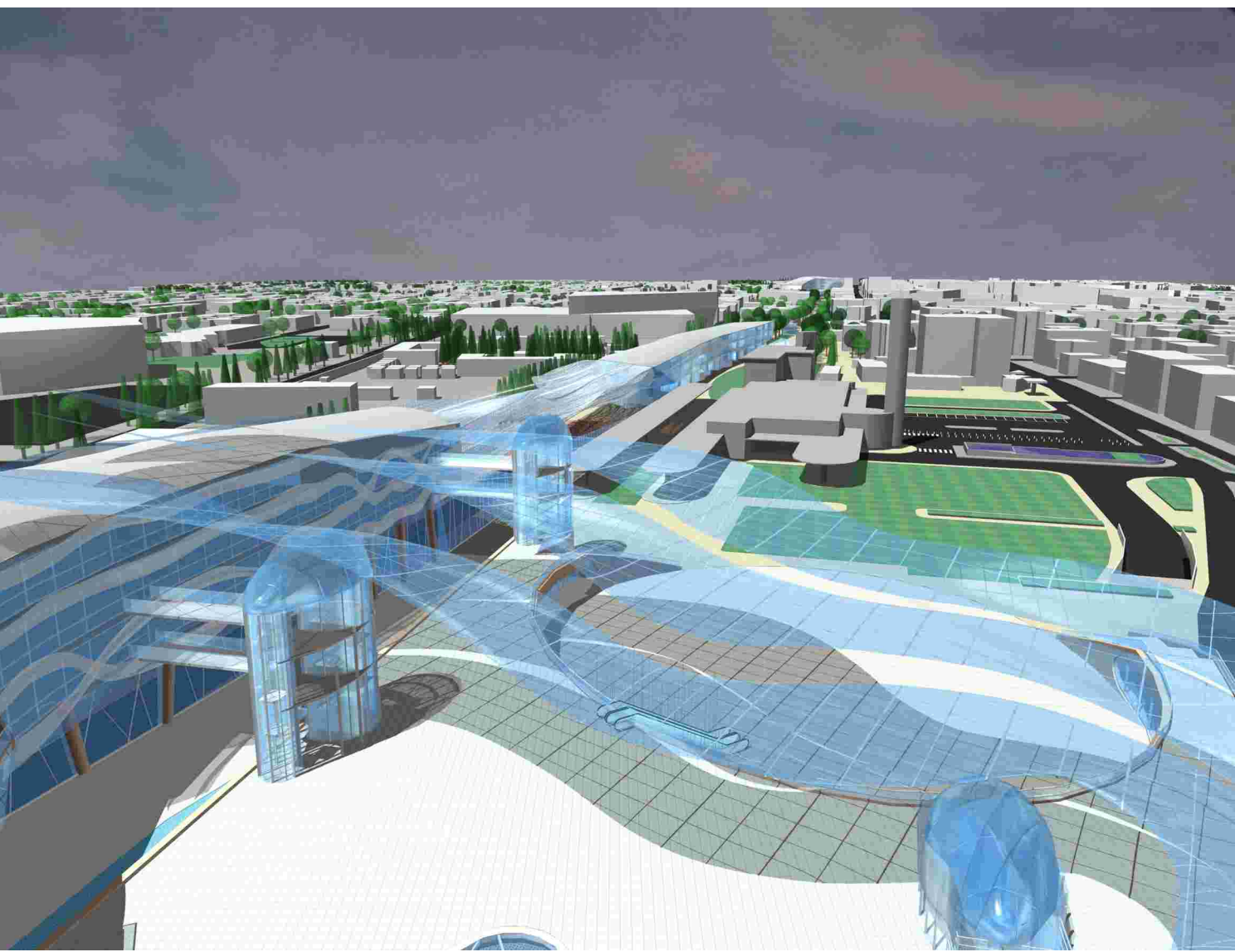
le
prospettive

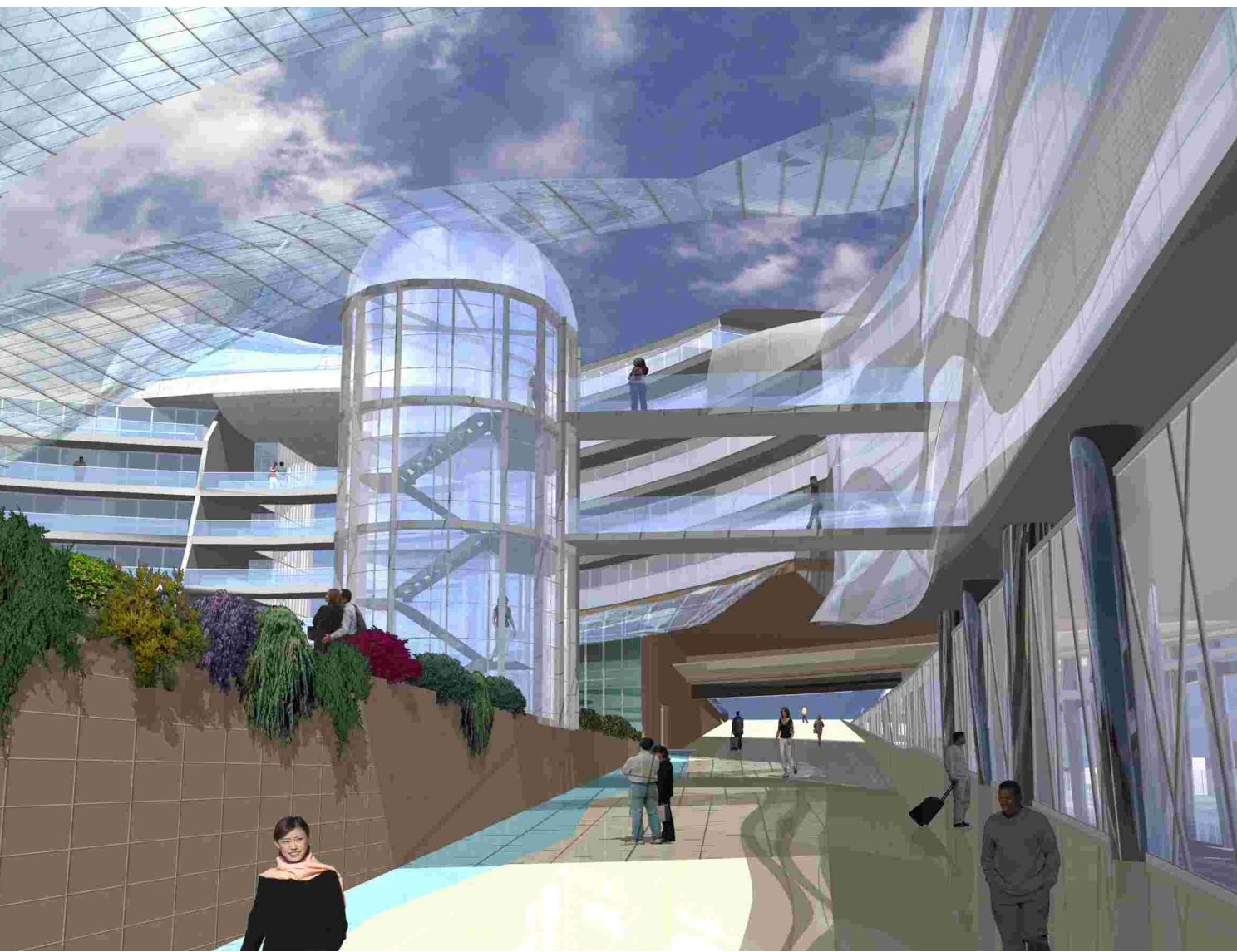
uffici piano primo
residenza piano secondo
residenza piano terzo
residenza piano quarto

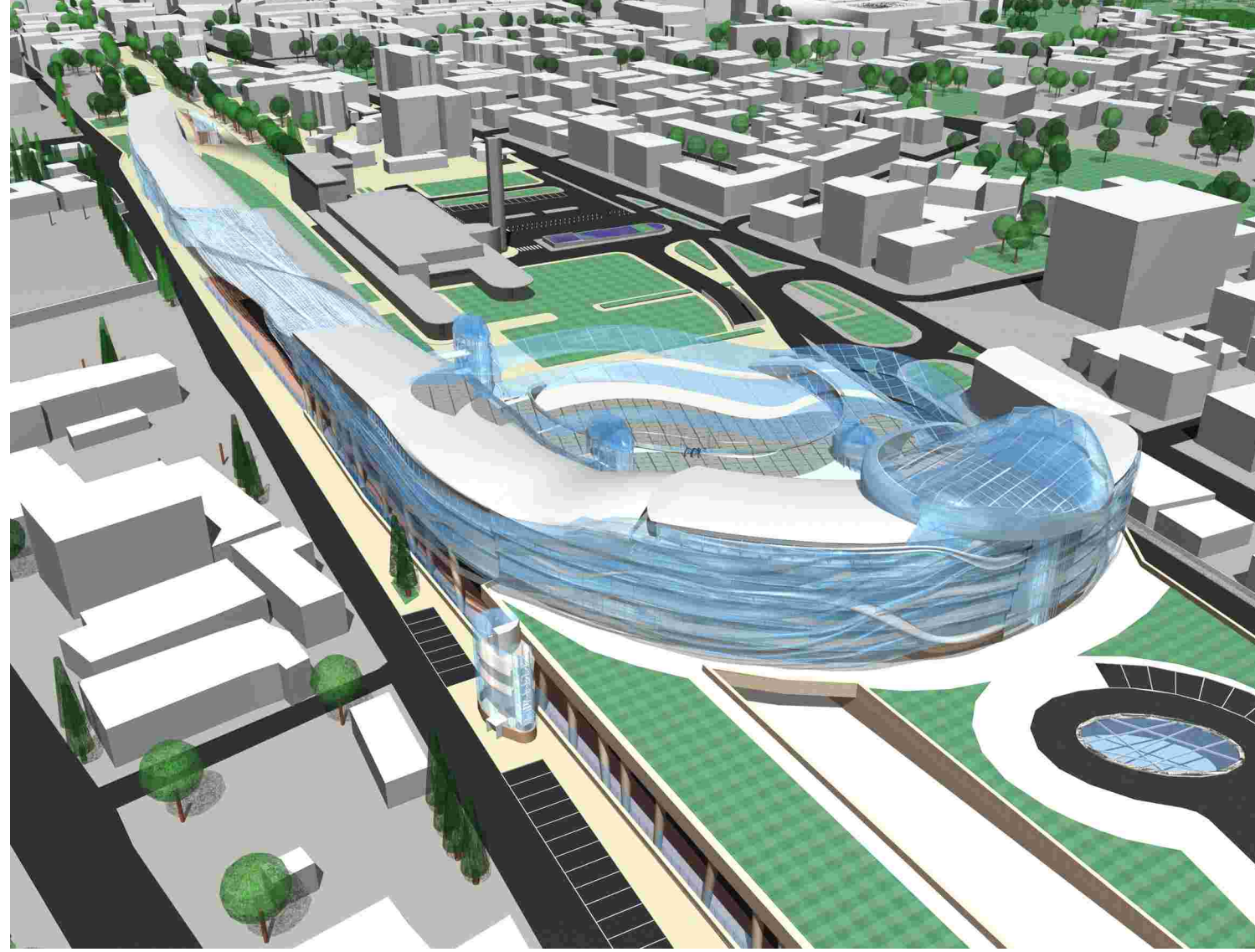


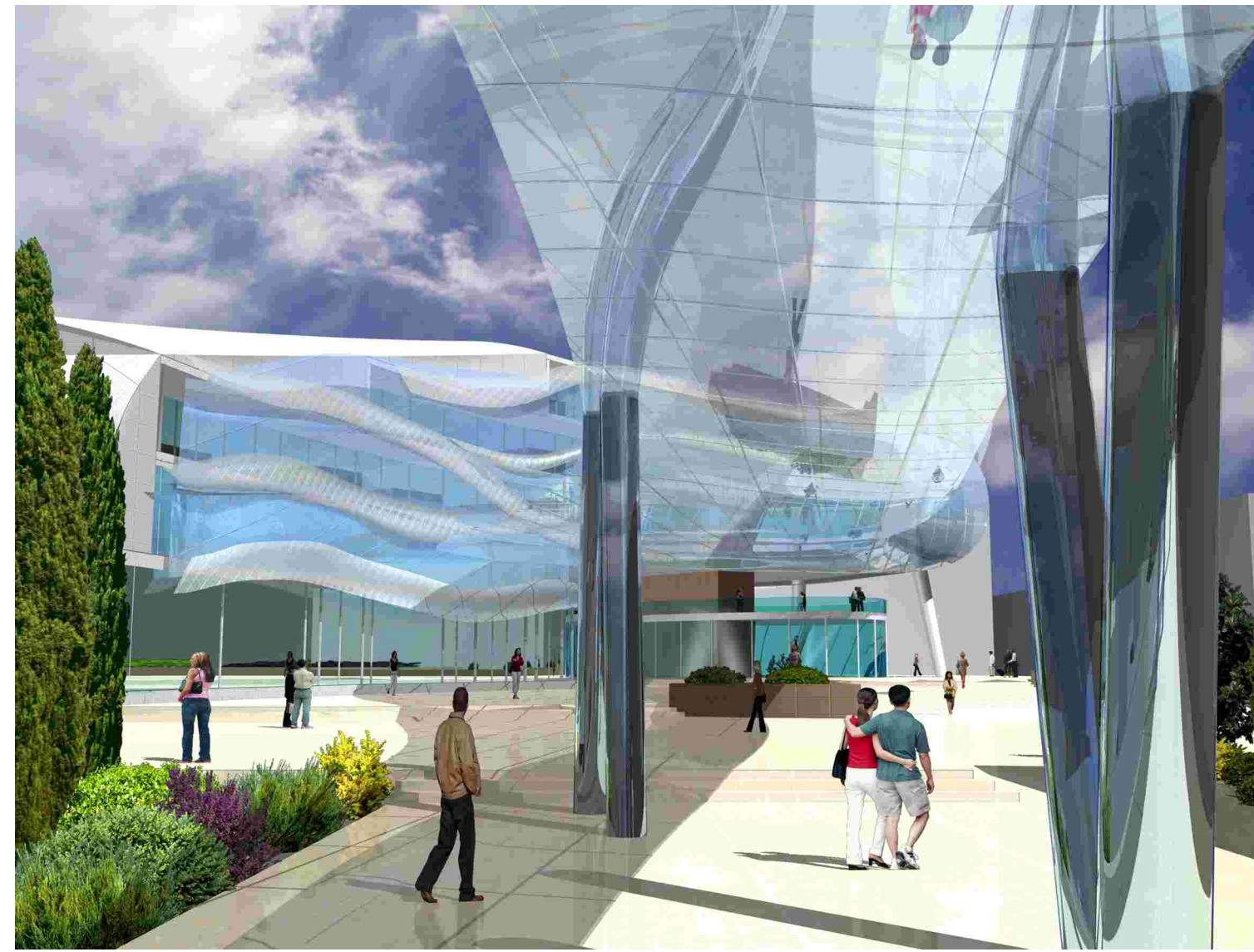
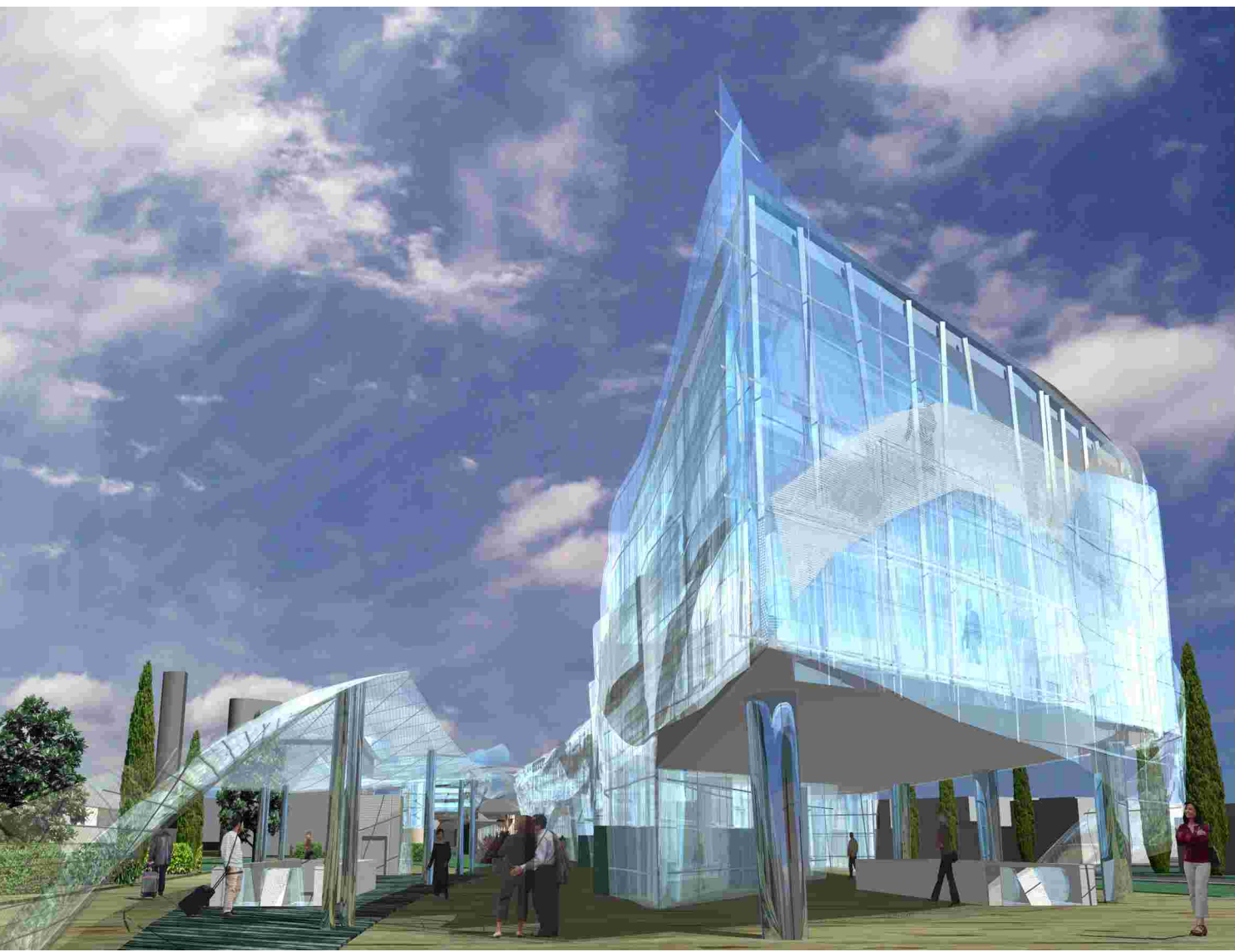




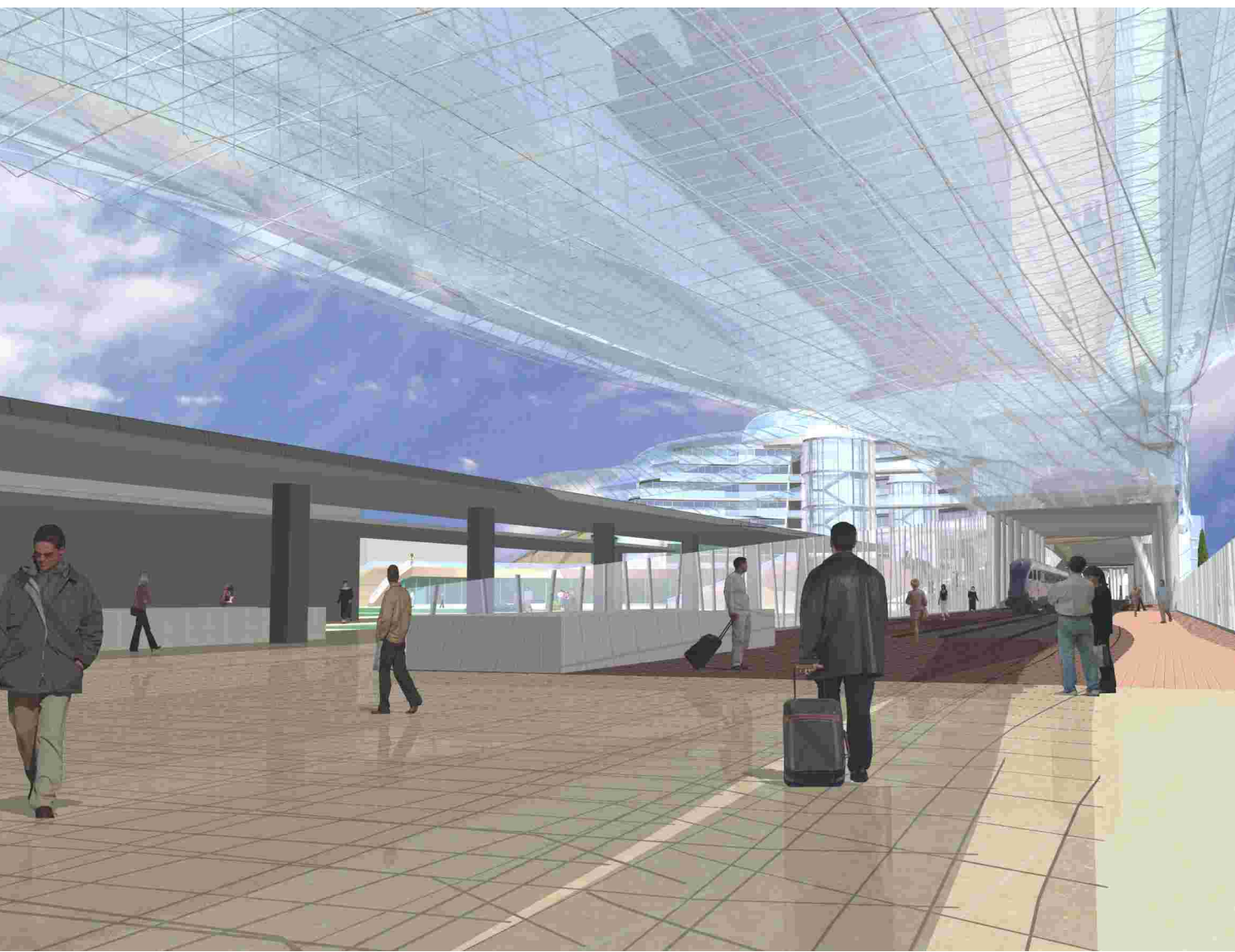




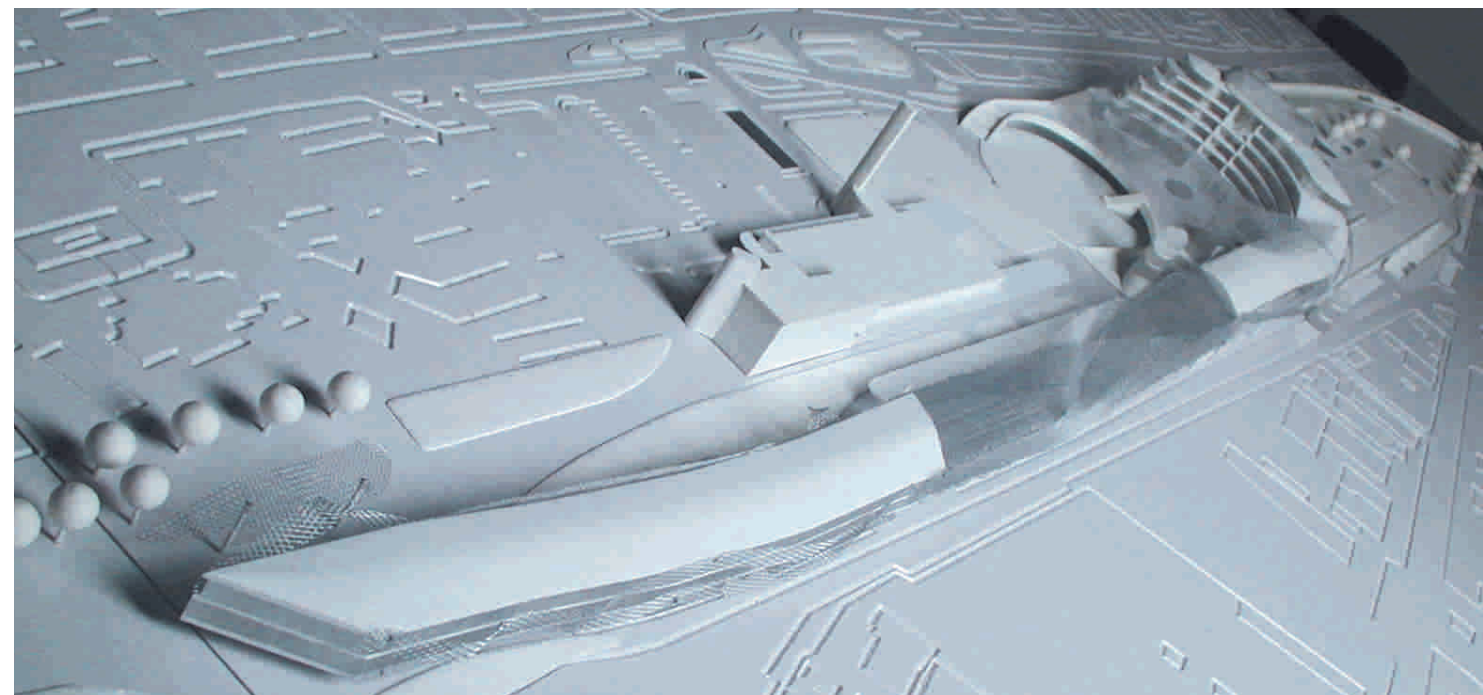




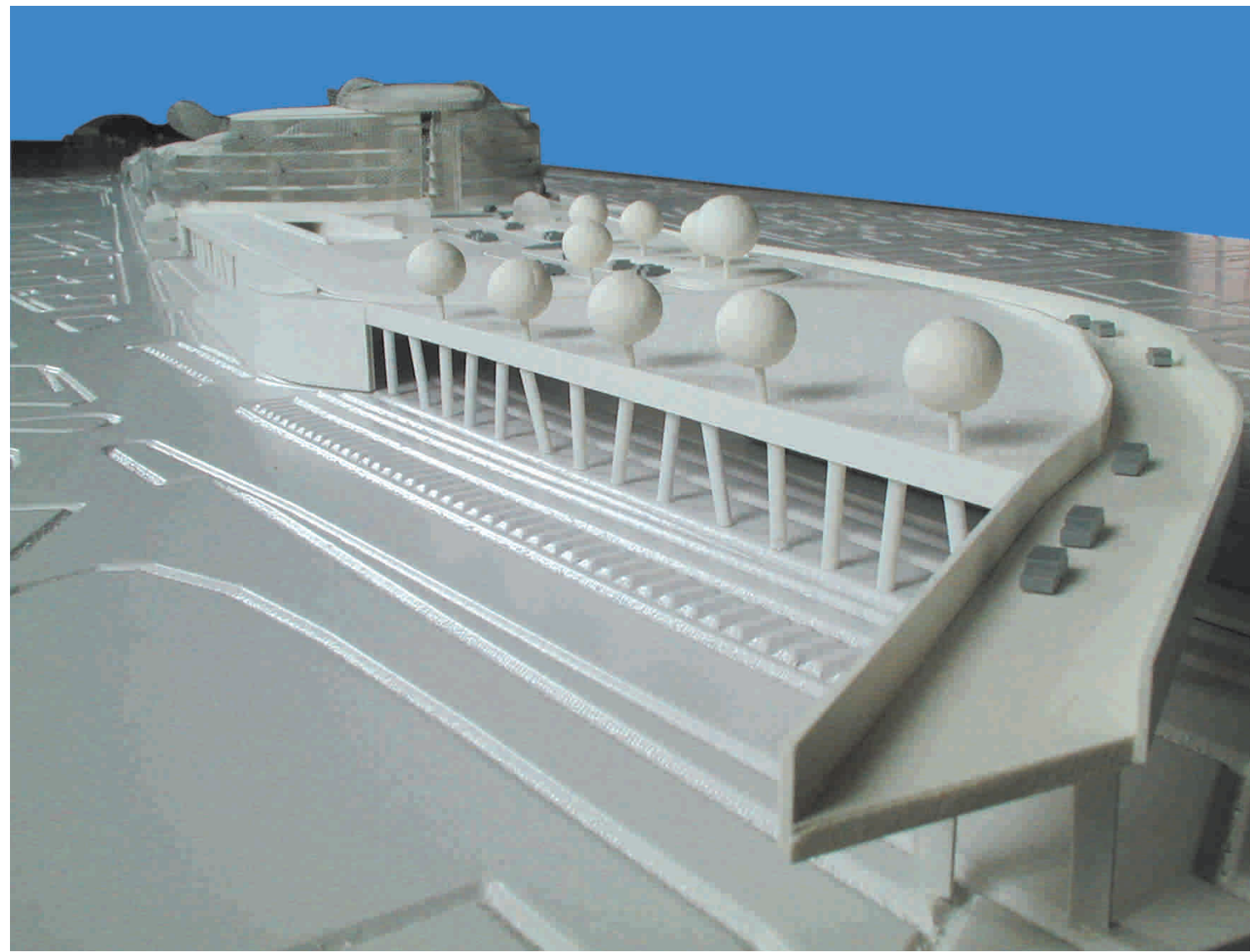
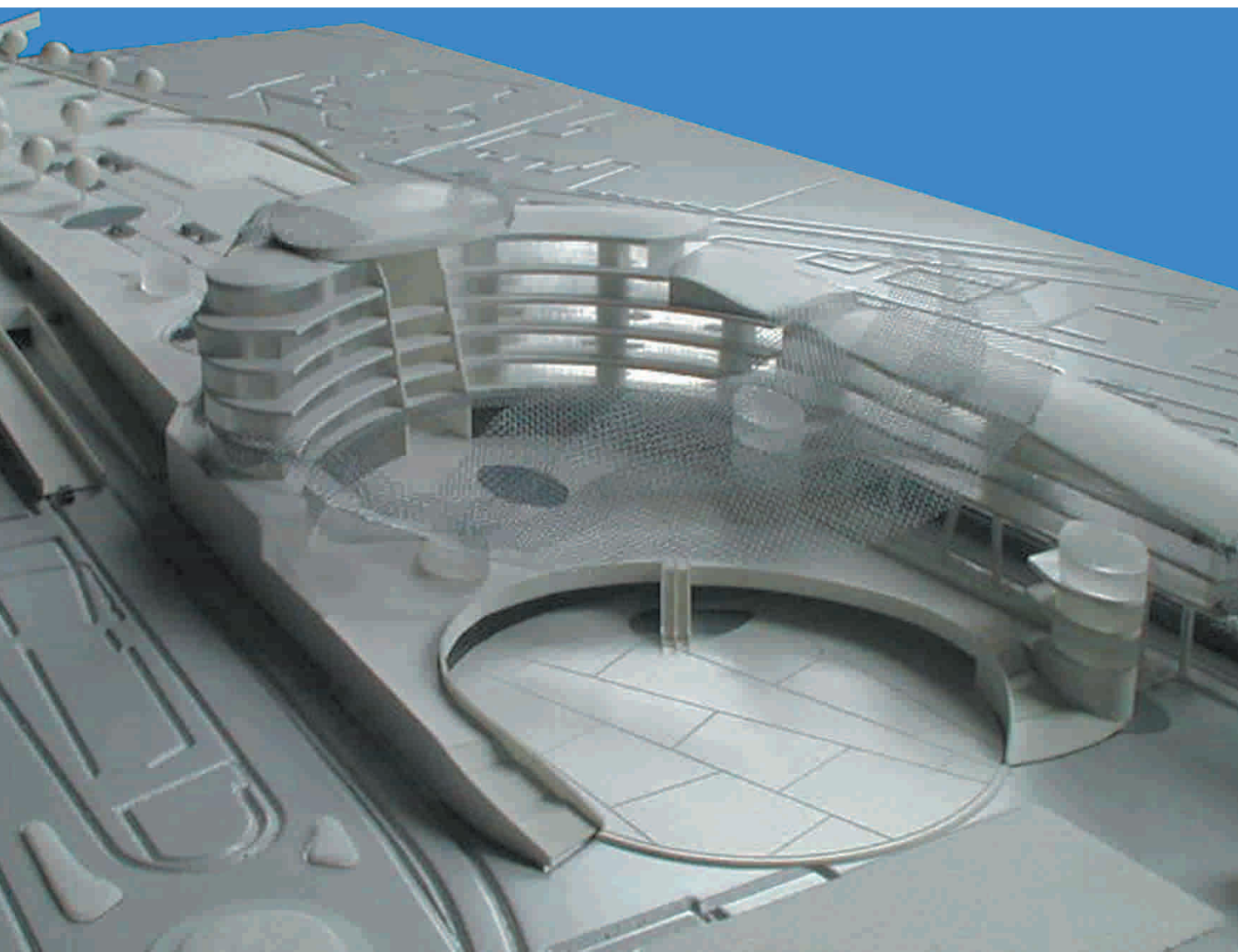


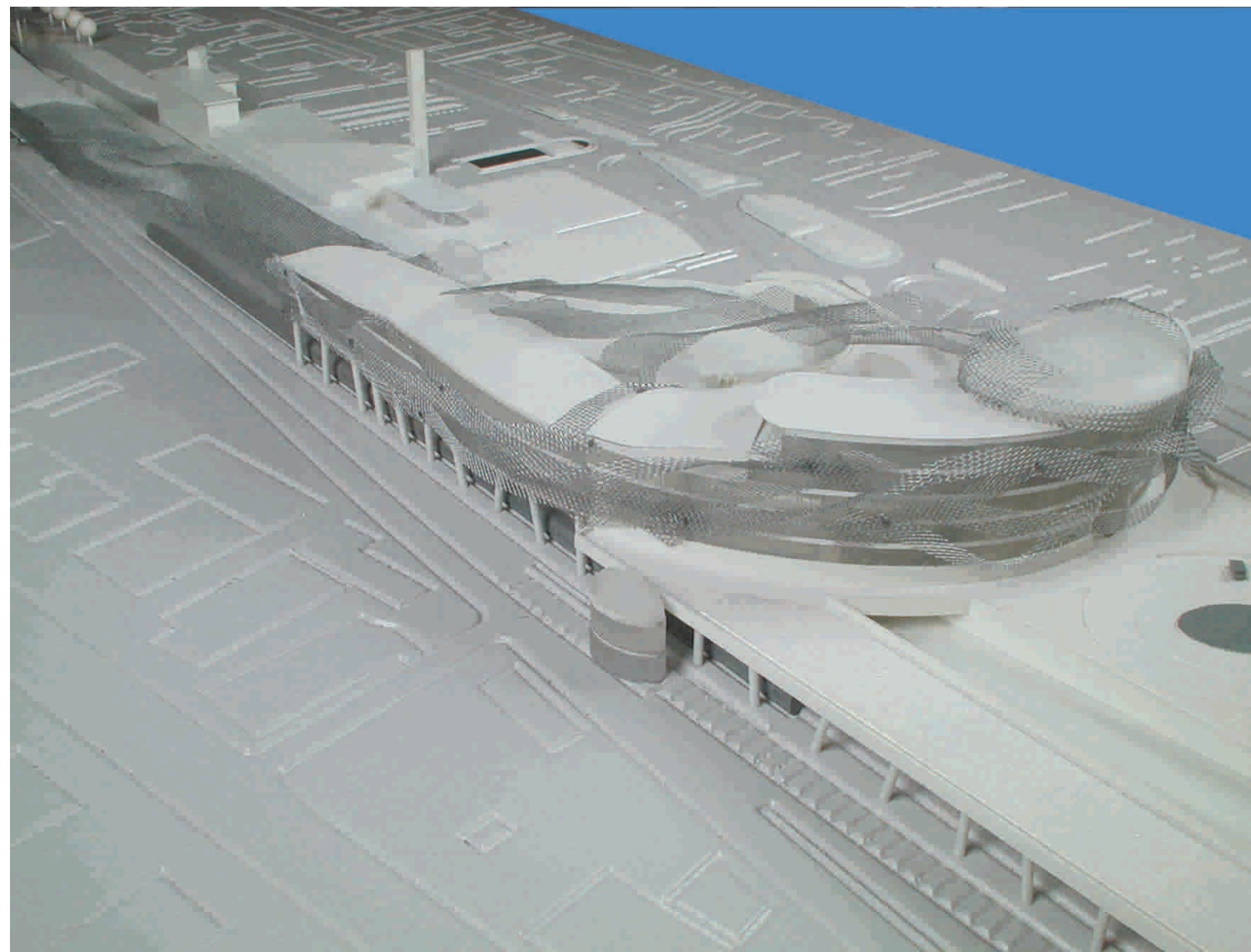
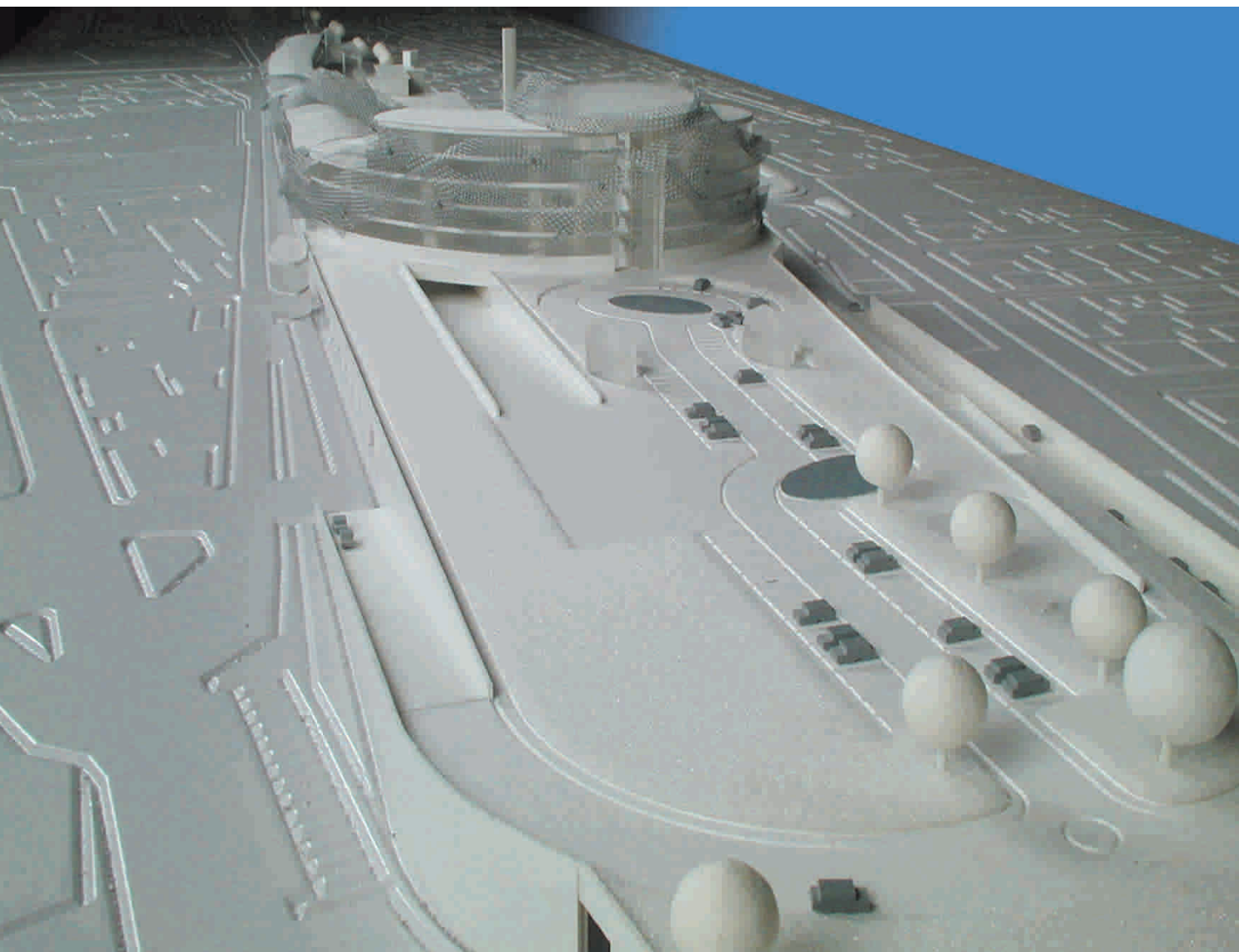


il
treno
invisibile



il
plastico





IL TRENO INVISIBILE

progetto
per l'interamento della ferrovia
a Montecatini Terme



PIERATELLI ARCHITETTURE
Firenze

progetto grafico
ufficio comunicazione e marketing
Comune di Montecatini Terme

stampa
tipolito vannini
borgo a buggiano