

SCALE MOBILI PER LE CITTÀ

L'utilizzo di scale mobili e ascensori per facilitare la mobilità delle persone nelle città d'arte o in luoghi difficilmente accessibili vede oggi una significativa accelerazione, e dopo il caso di Perugia si assiste ad un proliferare di progetti e realizzazioni, ultime in ordine di tempo quelle per Orvieto, Cascia e Potenza

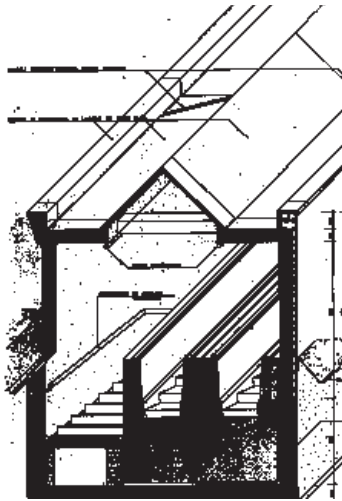
La prima località italiana che ha voluto intraprendere un'esperienza di percorso pedonale meccanizzato è stata Perugia, che ne ha visto le potenzialità all'interno di un più vasto piano di valorizzazione e risanamento del centro storico, bloccando le auto a valle e facilitando l'accesso al complesso urbano a monte.

Finito di realizzare nel 1982, il sistema di percorsi meccanizzati ha dimostrato tutta la sua validità, tanto da avere migliorato e aumentato il traffico da e verso la città storica, arroccata su un colle accidentato e caratterizzata da un tessuto di strette vie di origine medioevale.

Oggi, proprio su questo tipo di approccio trasportistico puntano gli interventi in alcune località situate in posizioni orografiche complesse.

In particolare il progetto di recupero e consolidamento della rupe di Orvieto, in corso da alcuni anni, vede nell'esteso utilizzo di percorsi meccanizzati una delle principali linee di intervento per ridare vita alla cittadina umbra senza soffocarla o minarne la stabilità.

Ma anche Cascia, seppure con interventi più limitati, ha seguito la stessa strada, così come Potenza, che attraverso scale mobili e ascensori punta a migliorare l'accessibilità di alcuni quartieri periferici.



CASCIA.

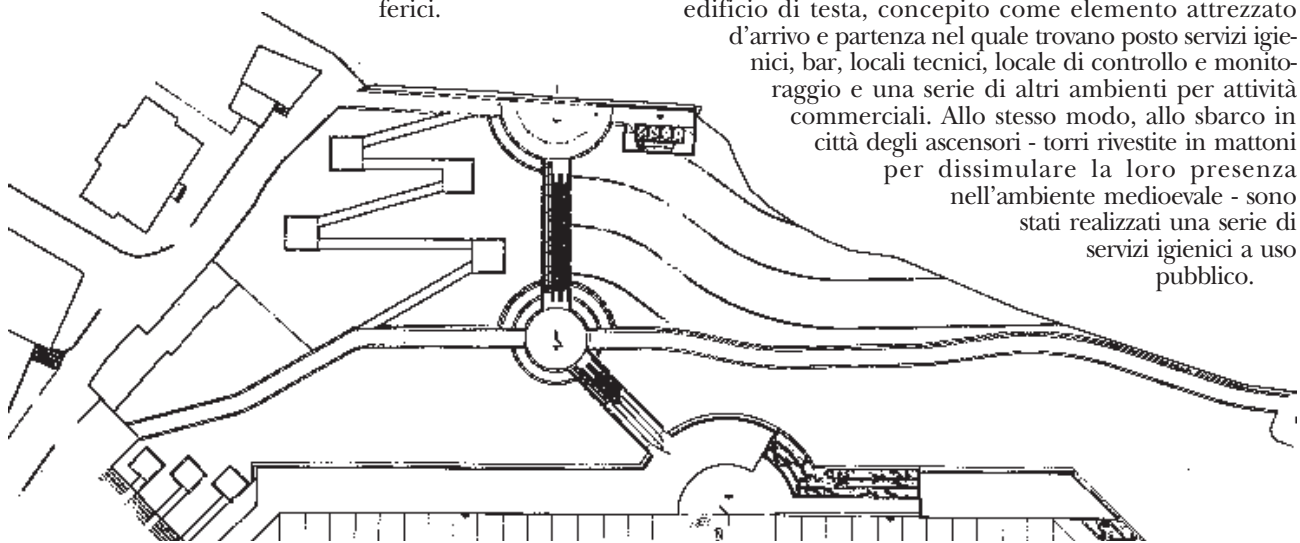
Il sistema di mobilità meccanizzata per Cascia, progettato dallo studio Rpa (1988) per la Regione Umbria (impianti Schindler), si inquadra nel progetto di trasporto alternativo per il centro storico, come collegamento essenziale tra un'area di parcheggio (cento posti autobus e sessanta posti auto) esterna, a 608 metri di altezza, e una strada del nucleo medioevale a circa quaranta metri più sopra.

Il centro di Cascia è un polo di attrazione di rilievo per ampi strati di popolazione, specie in determinati periodi dell'anno.

La salita meccanizzata serve quindi a limitare l'accesso degli autoveicoli fornendo al tempo stesso un valido servizio per le persone; è costituita da due rampe di scale mobili, una per la discesa e l'altra per la salita, affiancate da una scala fissa di servizio.

A completare il sistema, fra lo sbarco delle scale mobili e il cuore della città (a circa 644 metri di altezza), sono posizionati quattro ascensori equivalenti in portata alle scale mobili, così da assicurare la fluidità del trasporto: l'intero percorso permette di superare un dislivello di 36 metri complessivi, con una portata di 2.000 - 2.500 persone ogni ora.

Nella parte terminale del parcheggio è previsto inoltre un edificio di testa, concepito come elemento attrezzato d'arrivo e partenza nel quale trovano posto servizi igienici, bar, locali tecnici, locale di controllo e monitoraggio e una serie di altri ambienti per attività commerciali. Allo stesso modo, allo sbarco in città degli ascensori - torri rivestite in mattoni per dissimulare la loro presenza nell'ambiente medioevale - sono stati realizzati una serie di servizi igienici a uso pubblico.



▲ Pianta del sistema di scale mobili e ascensori in costruzione a Cascia, che da un parcheggio esterno porta nel centro storico.

▲ In alto, particolare del percorso meccanizzato, commissionato dalla Regione Umbria e progettato da Rpa.

▶ A destra, veduta di Cascia con in primo piano il sistema di scale mobili e ascensori e l'area del parcheggio in costruzione.





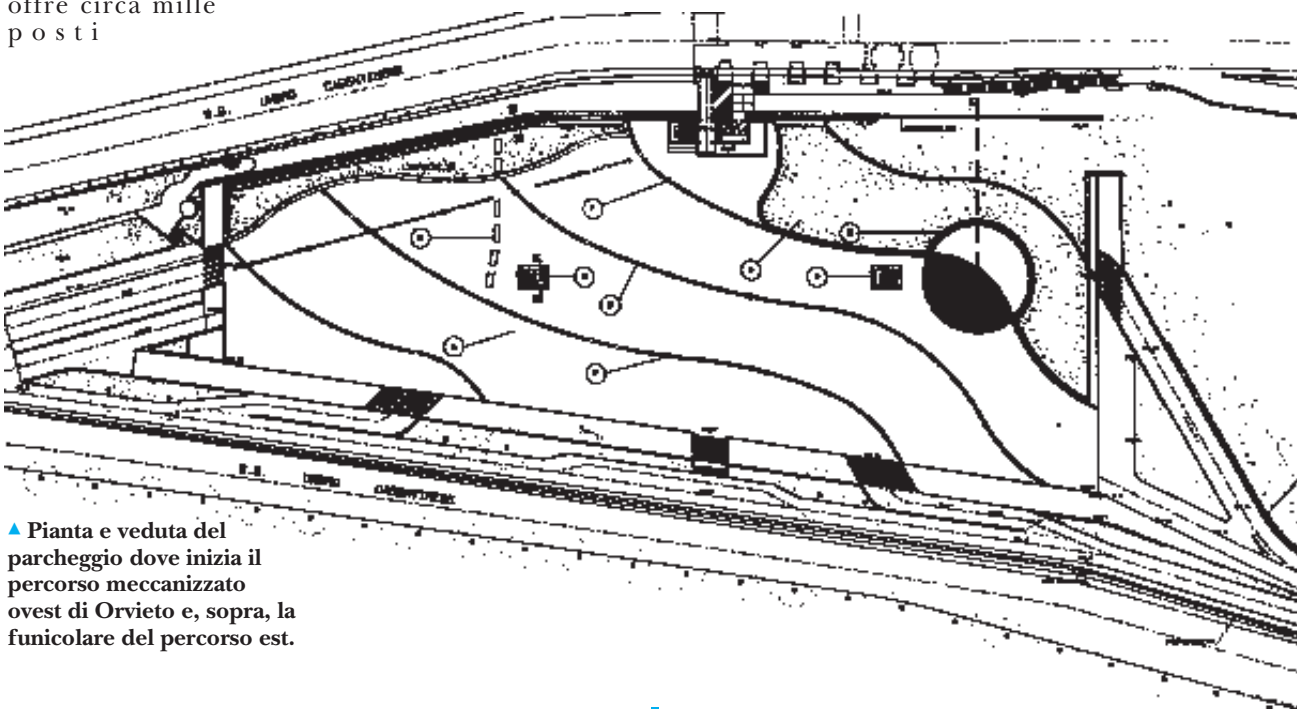
ORVIETO.

Il sistema di mobilità di Orvieto, progettato nel 1990 dallo studio Rpa per la Regione Umbria, e quasi interamente realizzato, si basa sull'associazione di infrastrutture per la sosta a un insieme di infrastrutture meccanizzate. Si tratta, nello specifico, di due interventi distinti: il primo è costituito da un parcheggio sul versante est dal quale parte un sistema di scale mobili che, passando sotto la stazione ferroviaria, porta alla funicolare di Orvieto, e da qui al centro storico; il secondo comprende un parcheggio sul versante ovest (Campo della Fiera) e un collegamento diretto con il centro o attraverso scale mobili o con ascensori.

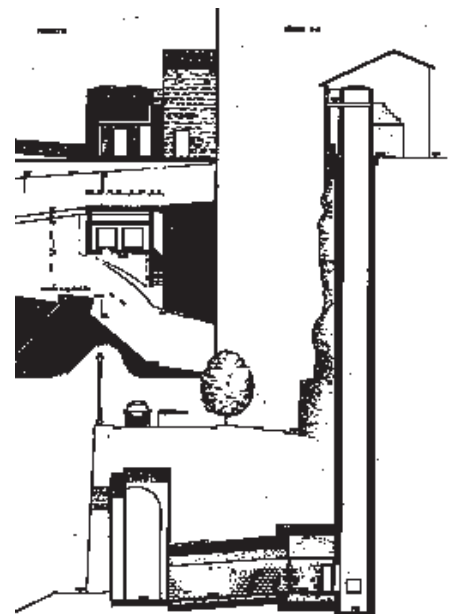
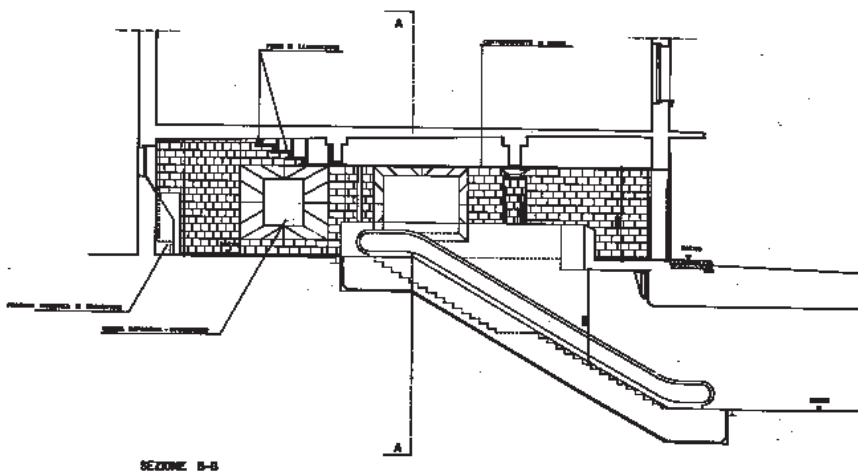
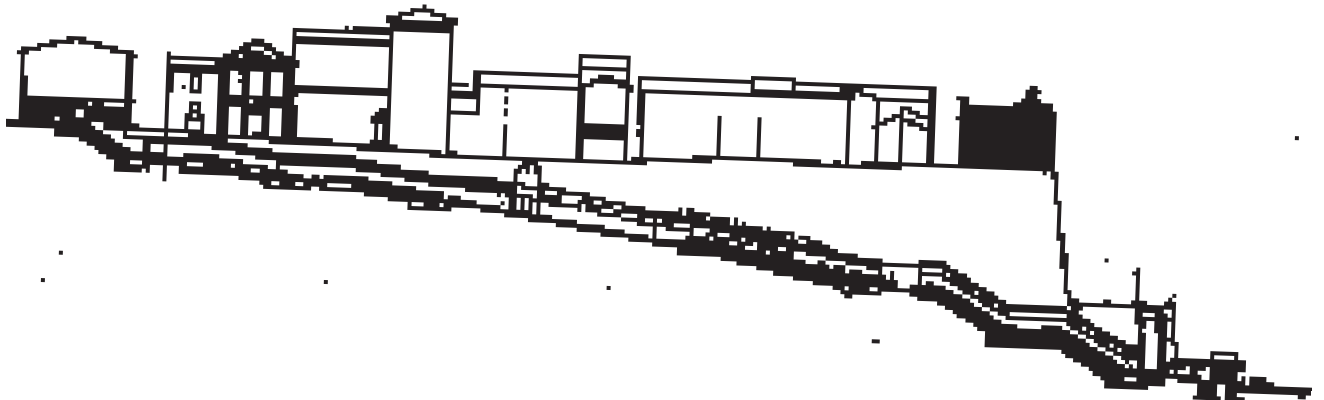
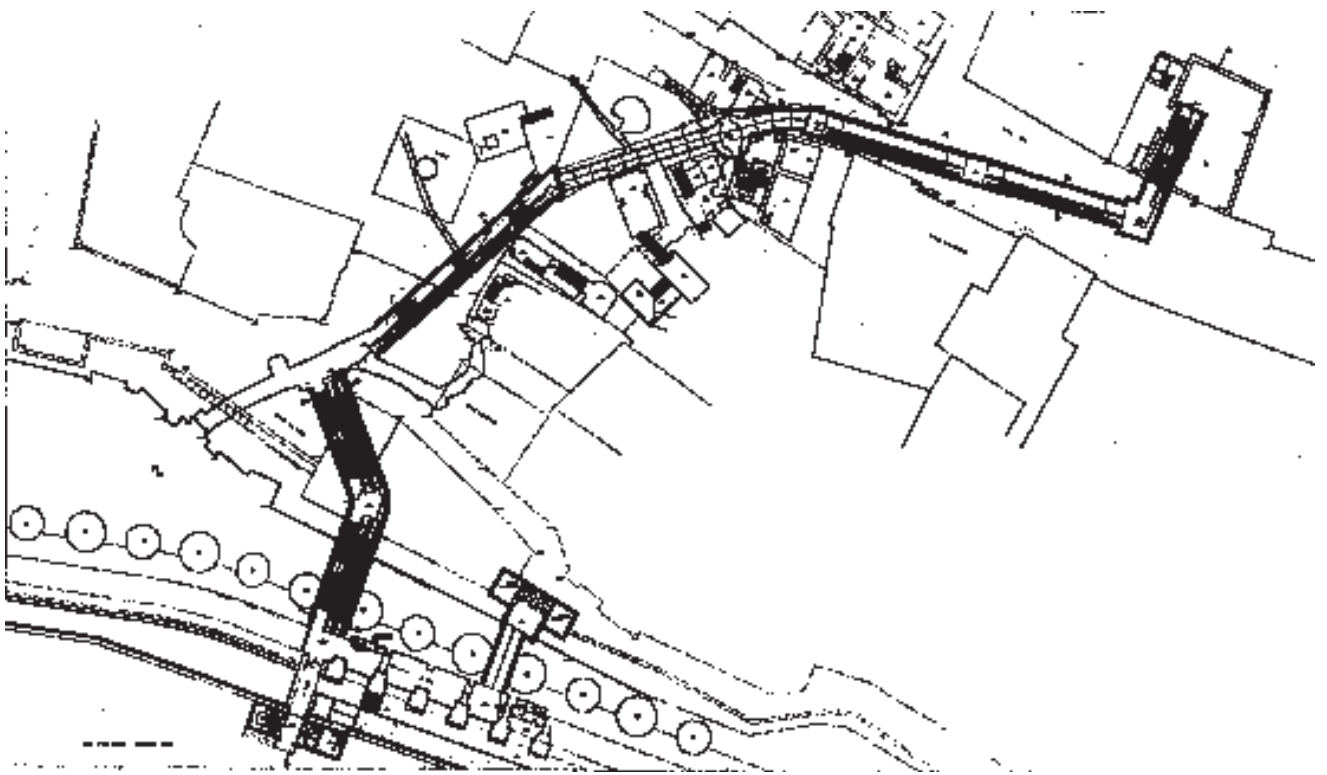
Il parcheggio del versante est offre circa mille posti

auto, realizzati in superficie fra l'autostrada e la linea ferroviaria Roma-Firenze; qui si attesta il sottopasso meccanizzato, costituito da una rampa di scale mobili con sbarco all'interno della stazione ferroviaria. La funicolare, che completa il percorso, già in esercizio dagli inizi del Novecento (primo esempio di funicolare automatica in Italia), è stata ricostruita nell'armamento e nelle vetture, pur recuperando l'antico tracciato che sfruttava la galleria all'interno della rocca dell'Albornoz.

Il percorso a ovest parte da un parcheggio multipiano interamente interrato, capace di circa 600 posti auto e in grado di ospitare anche autobus, così da evita-



▲ Pianta e veduta del parcheggio dove inizia il percorso meccanizzato ovest di Orvieto e, sopra, la funicolare del percorso est.



▲ In alto, pianta e sezione del sistema di scale mobili e ascensori che costituisce il percorso ovest.

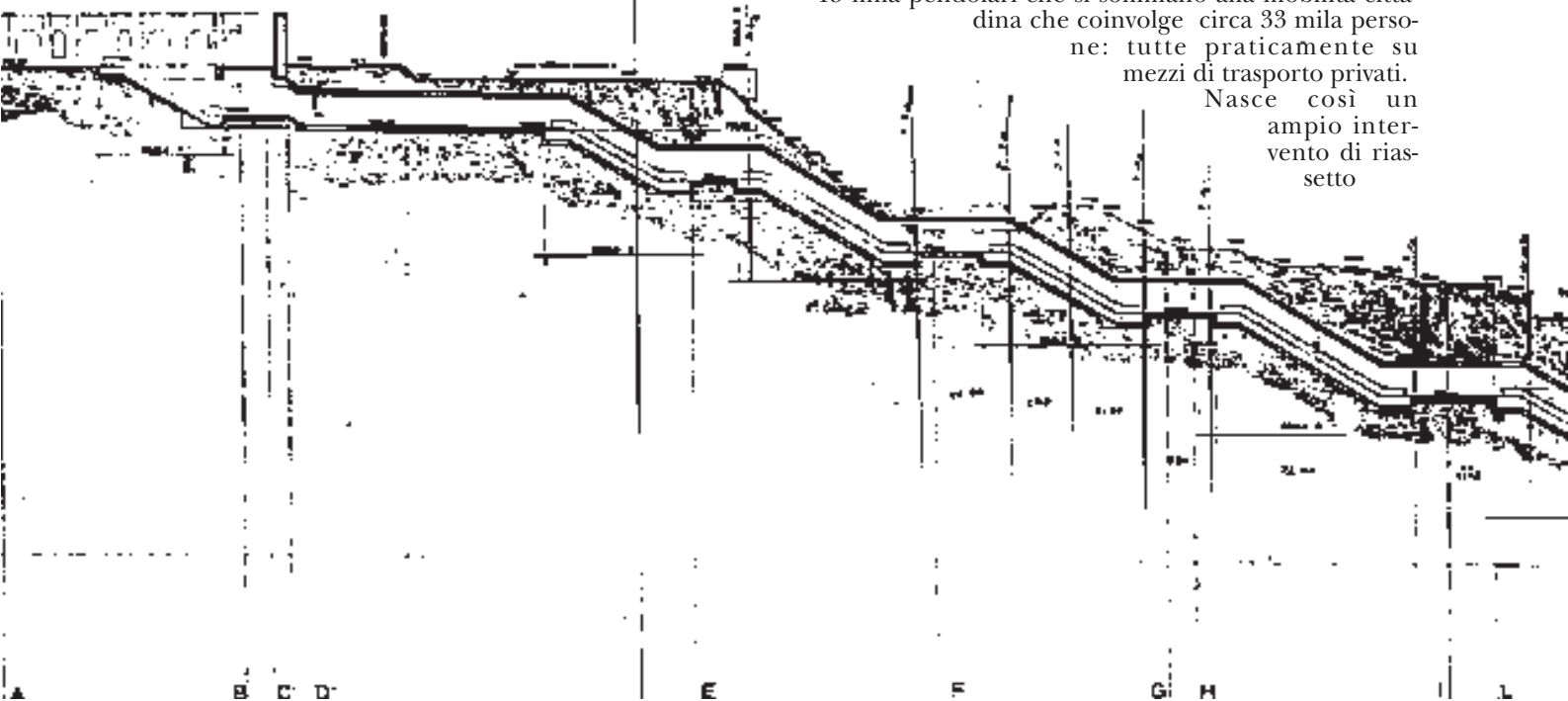
▲ Particolare dell'arrivo del percorso con scale mobili e, a destra, sezione e pianta del punto di sbarco degli ascensori.



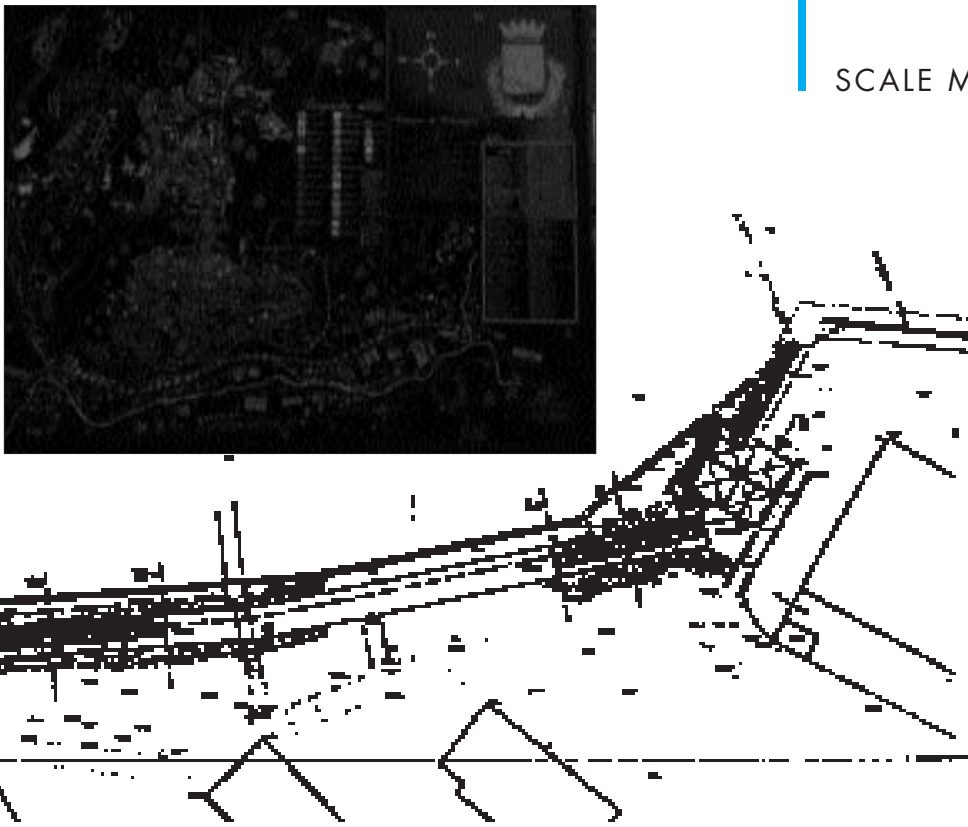
re l'accesso alla rupe anche dei mezzi turistici più ingombranti. La copertura dell'ultimo livello è concepita come piazza pedonalizzata, dalla quale partono i percorsi meccanizzati per il centro storico. Le alternative di risalita sono due, una tramite ascensori che dal parcheggio portano direttamente all'interno del tessuto urbano, l'altra mediante un insieme di scale mobili collocate all'interno di cunicoli di età etrusca e medioevale, che a loro volta offrono a chi transita un'immagine sconosciuta e suggestiva della città.

POTENZA.
Il capoluogo della Basilicata rappresenta un ulteriore caso emblematico di come una città disposta su pendii ripidi o in cima a colline abbia problemi di collegamento al suo interno e fra il nucleo storico e l'esterno. Situata a 819 metri di altezza, su una dorsale montuosa che domina l'alta valle del Basento, Potenza ha un il suo nucleo antico sulla cima del colle, circondato da un tessuto urbano che negli anni Sessanta e Settanta si è via via esteso lungo le pendici, fino alle rive del fiume e, oggi, ha raggiunto le colline adiacenti. Su di essa, ogni giorno converge un flusso di circa 15 mila pendolari che si sommano alla mobilità cittadina che coinvolge circa 33 mila persone: tutte praticamente su mezzi di trasporto privati.

Nasce così un ampio intervento di riassetto



▲ Sezione e, sopra, pianta del sistema di scale mobili realizzato a Potenza, per collegare i rioni periferici con il centro cittadino.



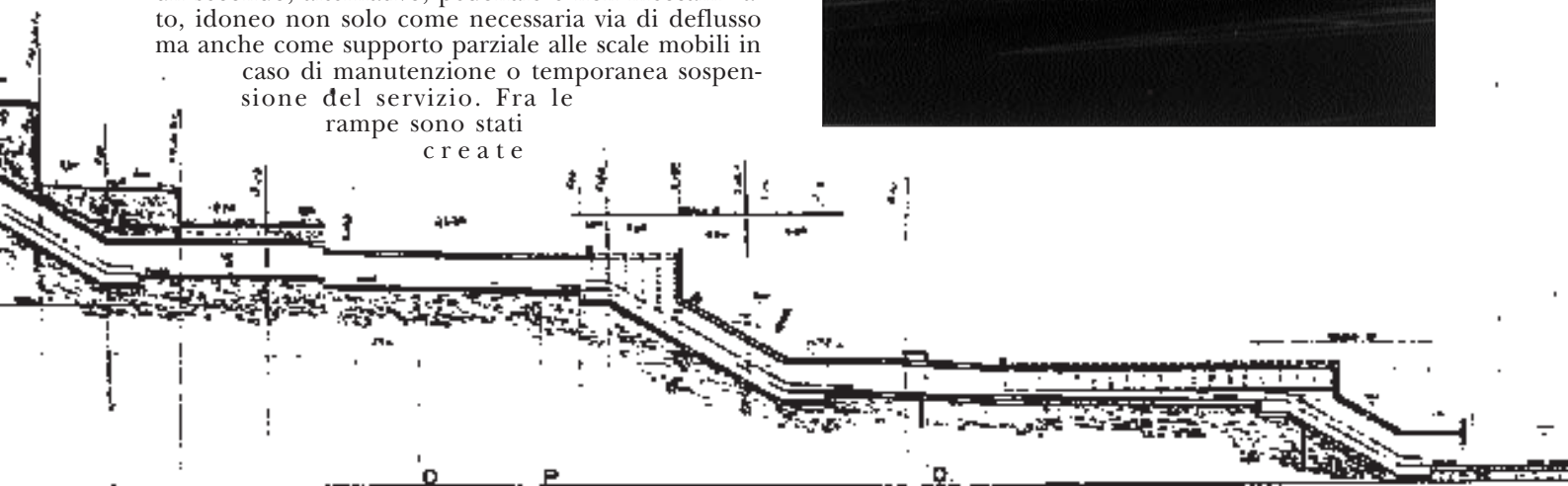
del sistema della mobilità urbana, che ha il suo fulcro nella moltiplicazione del numero e del tipo di servizi di trasporto collettivo - metropolitana, autolinee, scale mobili, ascensori - e la combinazione e l'integrazione fra loro.

In questo contesto si inserisce un primo sistema di scale mobili entrato recentemente in funzione, progettato da Egidio Iacovino e Antonio Maroscia, in collaborazione con l'ufficio tecnico Schindler, per collegare il centro con la periferia attorno alla stazione ferroviaria e all'asse autostradale. Dieci rampe meccanizzate partono da quota 722 per arrivare a quota 793, superando un dislivello di 71 metri, con uno sviluppo complessivo di 426 metri e una superficie coperta di circa 2 mila metri quadrati.

Dovendo poi attraversare un tessuto edilizio denso e compatto il percorso è stato parzialmente o totalmente nascosto o "mimetizzato" soprattutto mediante la creazione di tunnel sotterranei.

Accanto al percorso con scale mobili ne è stato creato un secondo, alternativo, pedonale e non meccanizzato, idoneo non solo come necessaria via di deflusso ma anche come supporto parziale alle scale mobili in caso di manutenzione o temporanea sospensione del servizio. Fra le

rampe sono stati
create



quattro stazioni di sosta coperte, mentre l'arrivo in centro, all'interno di un edificio scolastico in piazza Vittorio Emanuele II, consente l'interscambio sia con un sistema di quattro ascensori interni al fabbricato stesso (che portano al centro storico), sia con la rete del trasporto pubblico urbano.

Quanto ai risultati, l'entrata in funzione delle scale mobili ha dato un ulteriore impulso al cambiamento della mobilità cittadina: la circolazione ve-

colare è infatti migliorata con l'uso dei parcheggi di corrispondenza a ridosso del centro o presso le stazioni delle autolinee o del collegamento verticale.

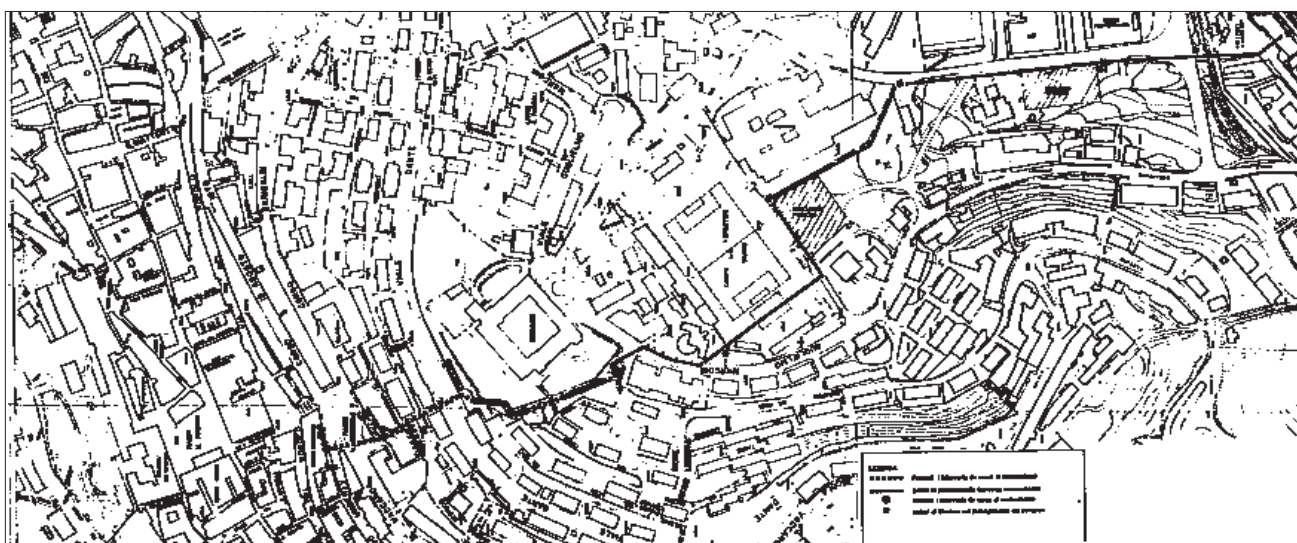
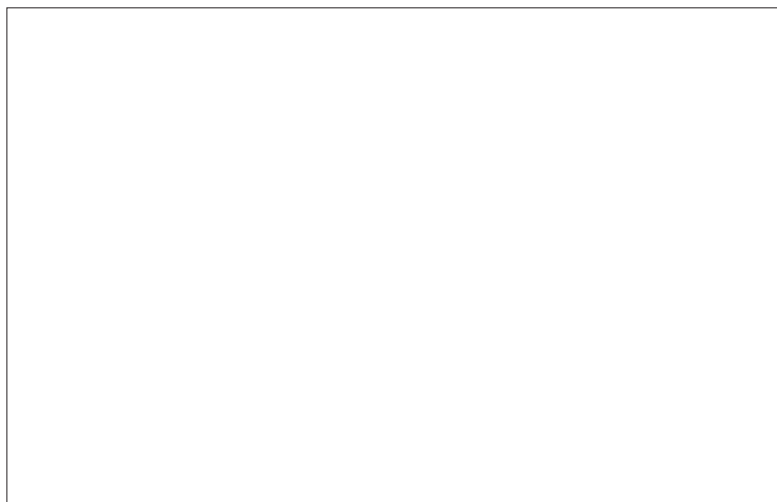
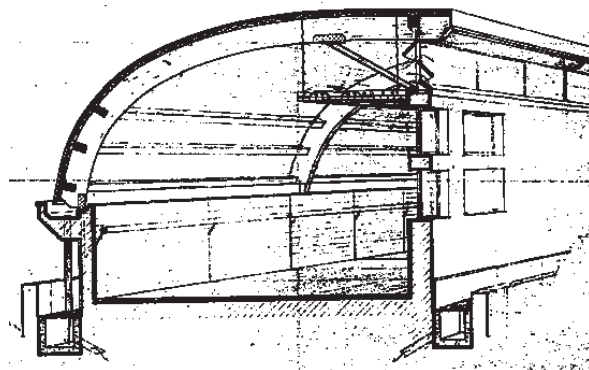
In sostanza la città si è ricompattata rispetto al centro, specie i quartieri sul versante sud e l'università.

Con la collaborazione di Maurizio Cirimbilli ed Egidio Iacovino.



▲ In alto, pianta della città di potenza, per la quale sono previsti altri percorsi meccanizzati.

▲ Particolare di uno degli accessi al sistema di scale mobili.



▲ In alto, particolare del punto di arrivo delle scale mobili nel centro di Potenza.

▲ Planimetria generale dell'intervento e ipotesi per il prolungamento del sistema meccanizzato fino alla stazione ferroviaria.

▲ Sopra, vista e particolare di un tratto in orizzontale del percorso realizzato in superficie.