



**Elisa Pulvirenti**

Laureata nel gennaio 2013 in Architettura UE presso la "Sapienza" Università di Roma, con votazione 110 e lode/110. Le è stato conferito, da parte dell'ateneo, il riconoscimento di "Laureato eccellente facoltà di Architettura a.a. 2011-2012". Successivamente ha svolto un tirocinio presso la Facoltà di Ingegneria civile, Università Tor Vergata.

## Nodo di Scambio sulla Linea Ferroviaria Civitavecchia - Capranica Scalo - Orte in località Capranica Scalo

### *Interchange on the Civitavecchia Railway Line- Capranica Scalo - Capranica resort Orte Scalo*

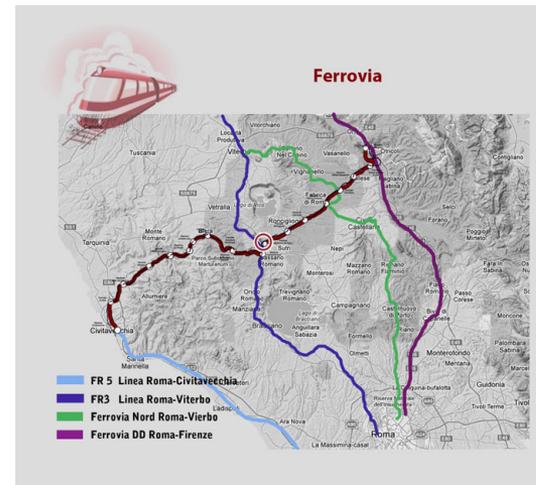
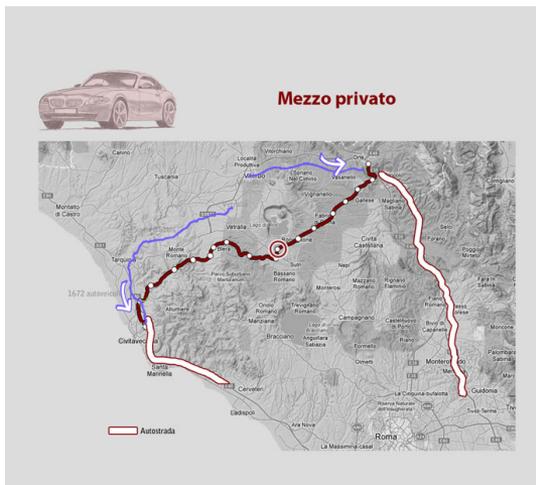
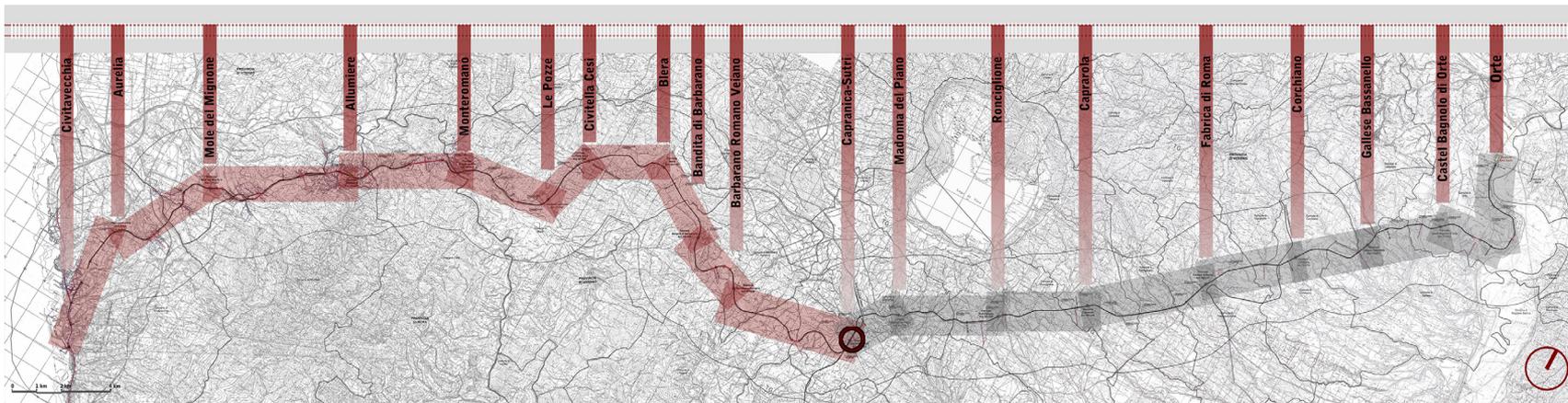
Il progetto è un nodo di scambio nel territorio della Tuscia, situato nel comune di Capranica Scalo (VT), dove si intersecano due linee ferroviarie, la Roma-Viterbo FR3 e la Civitavecchia-Orte. Quest'ultima è inserita nell'ambito delle reti TEN-T riconosciuta un importante collegamento europeo per il trasporto merci, ed è attualmente oggetto di un progetto di ripristino. Sulla base dei risultati delle analisi è stato progettato un luogo centrale, il nodo di scambio, per un'area più vasta del singolo centro urbano, che non solo migliori l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto e valorizzi i tempi degli spostamenti e di attesa, ma si propone come condensatore di attività di intrattenimento, rappresentando anche uno show-room del territorio per la promozione e valorizzazione delle proprie risorse.

*The project is an interchange in the territory of Tuscia, in the small town of Capranica Scalo (VT), Italy. It is where two railway lines intersect, the Roma-Viterbo FR3 line and Civitavecchia-Orte line. The latter has been inserted within the TEN -T recognised as an important link for the European freight transport. It is currently subject to a restoration project. Based on the results from the analysis it has been designed a central space, the interchange, for an area larger than the single city centre. It will not only improve the integration between different modes of transport and enhance the traveling and waiting times, but it is proposed as a condenser of entertainment activities, representing also a showroom for the promotion of the territory and enhancement of its resources.*

**Parole chiave:** nodo di scambio, sviluppo endogeno, condensatore di attività

**Keywords:** interchange, endogenous development, capacitor of activities





te dal 1894, ha una lunghezza totale di circa 78 km, composta da due tronchi, il primo Civitavecchia-Capranica Scalo circa 49 km, il secondo Ronciglione-Orte circa 30 km. E' stato confrontato sul tratto Civitavecchia-Orte, il trasporto pubblico su gomma con quello privato, e con la futura ferrovia. E' emersa l'inadeguatezza del trasporto pubblico, che offre soluzioni con tempi di percorrenza che variano da 3h a 5h, e numerosi cambi, da un minimo di 4 a un massimo di 8 cambi.

Il tragitto stradale più veloce che collega le località di Civitavecchia ed Orte è costituito da una successione di strade statali (E80/

SS1, SS1BIS, SS2, SS204, SS675/Raccordo Civitavecchia-Orte, SP151) per una lunghezza totale di circa 83 km. I conteggi di traffico, in un giorno feriale medio, tra le 6.00 e le 20.00 per una direzione di marcia sono pari a 12800 autoveicoli (i flussi si possono considerare speculari e assunti per comodità costanti nel breve periodo<sup>2</sup>).

Per quanto riguarda il trasporto pubblico su ferro, il territorio è attraversato longitudinalmente da quattro linee ferroviarie, DD Roma-Firenze (stazione di Orte), Ferrovia Nord Roma-Viterbo (stazione di Fabrica di Roma), Linea Roma-Viterbo FR3 (stazione Capranica Scalo), e la linea Roma-Civitavec-

chia FR5 (stazione di Civitavecchia).

I vantaggi della riapertura della linea sono molteplici, costituirebbe il raccordo delle quattro linee ferroviarie, poi incrementando il numero delle corse ferroviarie diminuirebbe drasticamente quello delle corse degli autobus con una riduzione dei costi significativa, i pendolari avrebbero un'alternativa valida al mezzo privato grazie alla riduzione dei tempi di percorrenza e facilità nello spostamento, infine altro vantaggio non trascurabile la riduzione di emissioni di CO<sup>2</sup>.

Altro aspetto indagato è il turismo e l'offerta turistica. La Tuscia è un territorio estrema-

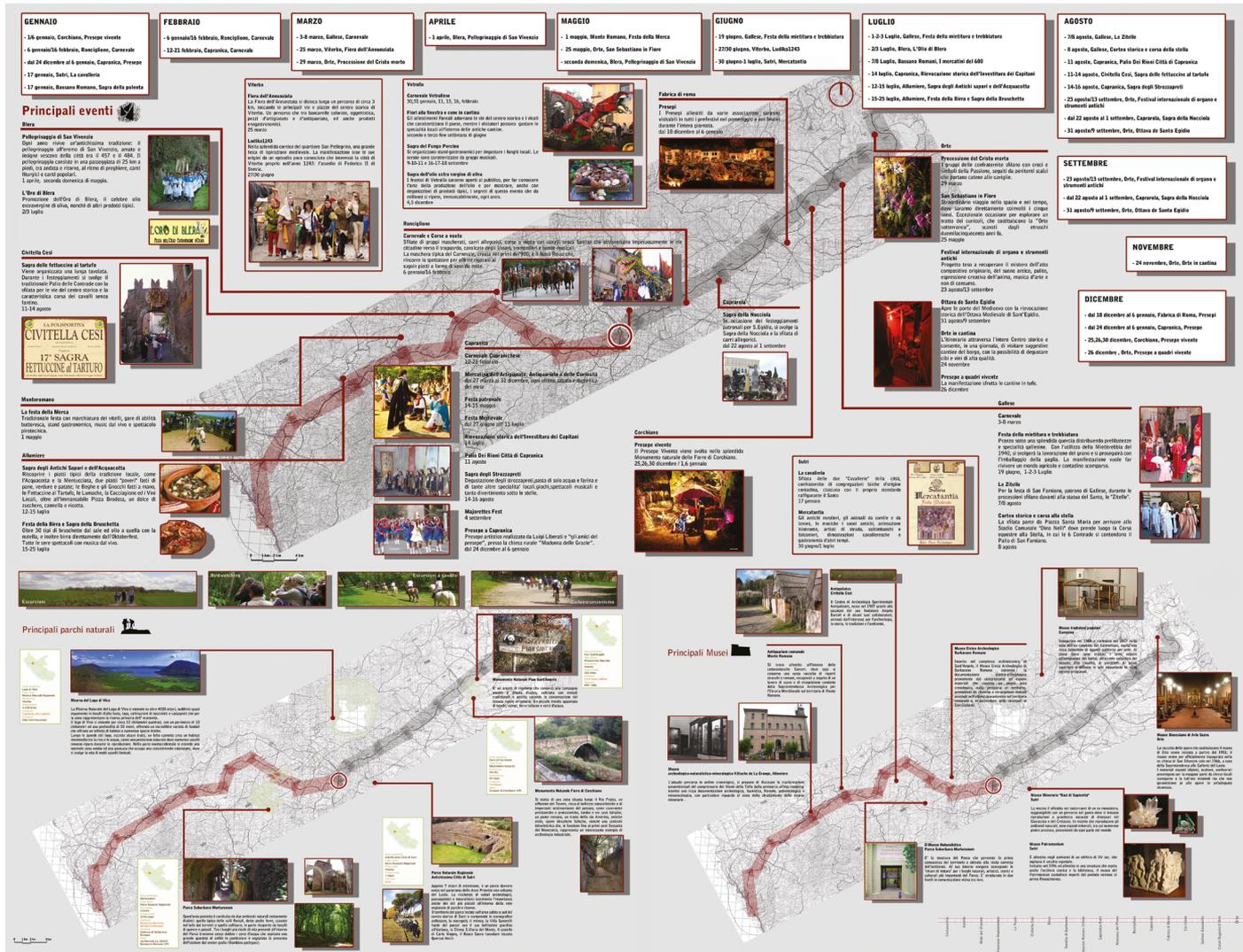


Fig. 6 – Offerta turistica nel territorio interessato dalla linea ferroviaria Civitavecchia - Capranica Scalo - Orte. I Principali eventi, parchi naturalisti e musei.



Fig. 7 – Posizione strategica Capranica.

mente ricco, con un patrimonio ambientale, paesaggistico, artistico e culturale straordinario, tuttavia appare come un grande contenitore anonimo di cose interessanti, vi è un problema di marketing territoriale, inadeguatezza del trasporto pubblico oltre ad un turismo circoscritto alla stagione estiva<sup>3</sup>. Dall'attenta lettura dell'ambiente, dei suoi valori e delle sue problematiche, è stato individuato un luogo centrale, Capranica Scalo (VT) e progettato il nodo di scambio, per un'area più vasta del singolo centro urbano, concepito "come nodo di una rete di rotte aeree, flussi immateriali, flussi di merci e viaggiatori, meta, ma anche luogo di transito"<sup>4</sup>.



Fig. 8 – Foto satellitari di Capranica Scalo (VT). Area di progetto.

La scelta di Capranica Scalo, come luogo di progetto è scaturita dalla sua posizione strategica, centrale sulla linea Civitavecchia-Orte, nodo con la linea Roma-Viterbo FR3, e forte attrattore turistico in quanto tappa della via Francigena<sup>5</sup>.

Sono state individuate quattro tipologie di utenti: pendolari, turisti, residenti e popolazioni limitrofe, con esigenze e bisogni differenti. L'obiettivo è stato individuare quei servizi e quelle attività che li soddisfacessero e farle coesistere all'interno dello stesso luogo.

L'area di progetto è la sede dell'attuale stazione ferroviaria, l'intervento consiste nella





[Pagina Precedente]

Fig. 9 – Progetto di recupero delle preesistenze con nuova destinazione d'uso.

Fig. 10a&b – Parcheggio difronte la stazione di Capranica Scalo (VT).

tessuto urbano e progettarlo per la comunità. Il lotto della stazione è stato ridefinito, attraverso percorsi, vegetazione e salti di quota formando tre piazze, due delle quali deviranti dalla trasformazione del parcheggio. Le piazze si articolano su tre livelli, residenti, pendolari e turisti.

Tra le attività destinate agli utenti locali vi sono all'interno del nuovo edificio stazione un'area commerciale, una biblioteca che può essere fruita anche come piccola sala conferenze oltre ad un'area predisposta per l'allestimento di un cinema all'aperto nella piazza. L'intera area è vivacizzata da fontane, arredi, panchine e zone verdi.

#### NOTE

[1] Aremol, (2009), Documento preliminare alla progettazione per "Progetto per il Ripristino di un collegamento ferroviario fra il porto di Civitavecchia e l'asse prioritario TENT-T n.1 e la località Orte".

[2] Aremol, Centro di Ricerca per il trasporto e la logistica, Sapienza Università di Roma, Università degli studi di Roma Tor Vergata, Roma Tre, (Ottobre 2009) Rapporto finale allegato "Il sistema ferroviario" Piano regionale del trasporto merci e della logistica.

[3] Il 60% dei turisti che

visitano la Tuscia proviene dall'Italia, soggiornano per un periodo da 1-5 giorni, visitano più mete, anche fuori la provincia di Viterbo. Utilizzano quasi esclusivamente il mezzo privato. Infine la quasi totalità dei visitatori esprime la volontà di voler tornare in Tuscia e la consiglierebbe..

Fonte: Associazione nazionale statistici-ANASTAT Provincia di Viterbo, (2007-2008), Sintesi dell'Indagine conoscitiva sulla domanda turistica nella provincia di Viterbo.

[4] Secchi, Roberto, (2010), Future GRA, Prospettive edizioni s.r.l., Roma.

[5] Servizio turismo provincia

di Viterbo, (2010) La Via Francigena nella Tuscia, Guida del pellegrino, Acquapendente.

[6] (2011), Relazione generale progetto preliminare "Ripristino di un collegamento ferroviario fra il porto di Civitavecchia e l'asse prioritario TENT-T n.1 e la località Orte".

[7] Secchi, Roberto, (2004), Una strada parco per la "Città Pontina", Gangemi editore, Roma.

[8] Fausta Finzi, Mauro Gamboni – ENEA, (2002), AAI - NT I - l'Analisi ambientale del comprensorio della Tuscia romana, UTS PROT Progetto LIFE02 ENV/IT/000111 New Tuscia.

P. Cornellini, P. Petrella, (2006), Lineamenti della flora e vegetazione del Lazio, Manuale di Ingegneria naturalistica Sistemazione dei versanti, Regione Lazio, volume 3, pp.99-105





**BOLOGNA ITALY**  
17-20 OCTOBER 2013  
PROIEZIONE E DIMOSTRAZIONE  
DEI PROGETTI CONCORSO  
"CIVITAVECCHIA"

**EXPO Tunnel & LANDSCAPE**  
ANNA RAVITA STUDIO RAVITA  
DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA

## La Ferrovia Civitavecchia-Capranica Scalo-Orte

**PROGETTO**

Asse europeo TEN-T n°3  
Sud-Est - Benetton - Palermo

Ferrovia  
Civitavecchia - Capranica Scalo - Marone - Mar Adriatico

Orte

Ferrovia  
Civitavecchia - Capranica Scalo - Marone - Mar Adriatico

Orte

Ferrovia  
Civitavecchia - Capranica Scalo - Marone - Mar Adriatico

Orte

**PROGETTO**

Il progetto prevede un servizio ferroviario per il **Trasporto merci**

collaborazione ferroviaria con linee elettrificate tra la stazione FS di Civitavecchia e quella di Orte

interconnessione con la linea FS di Capranica Scalo - Albano Laziale

La funzione principale del collegamento è di alimentare o alimentare il territorio di riferimento, in termini di interconnessioni con gli altri nodi del sistema.

**TRANSPORTO MERCI**

Il trasporto merci è un settore strategico per lo sviluppo economico del territorio. Il progetto prevede un servizio ferroviario per il trasporto merci, con linee elettrificate tra la stazione FS di Civitavecchia e quella di Orte.

La funzione principale del collegamento è di alimentare o alimentare il territorio di riferimento, in termini di interconnessioni con gli altri nodi del sistema.

**TRASPORTO PASSEGGERI**

Il trasporto passeggeri è un settore strategico per lo sviluppo economico del territorio. Il progetto prevede un servizio ferroviario per il trasporto passeggeri, con linee elettrificate tra la stazione FS di Civitavecchia e quella di Orte.

La funzione principale del collegamento è di alimentare o alimentare il territorio di riferimento, in termini di interconnessioni con gli altri nodi del sistema.

**LA DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE È FRA I PRINCIPALI FATTORI CHE CONTRIBUISCONO ALLO SVILUPPO ECONOMICO E SOCIALE DI UN TERRITORIO**

Progetto Italferr + Passaggeri

Prevalenti

Terzario

**PARTNERS**

**TURISMO**

La Toscana possiede un patrimonio ambientale, paesaggistico, artistico, culturale, storico e archeologico straordinario.

40% Punto di forza rimane la qualità, intesa come **TURISMO AMBIENTALE** che può essere sfruttata in modo sempre più efficace e fruttuoso, ancora allegro trovano una **SINERGIA** con il patrimonio culturale.

40% Valori percettivi del territorio del territorio

13% Problemi di marketing territoriale. Di fronte al turismo nazionale, la Toscana è ancora poco conosciuta. Il territorio è poco valorizzato e spesso viene percepito come un continente "desolato". In cui il investimento del progettista che vala la pena di visitare.

**FATTORI DI FORZA**

Punto di partenza importante per la vendita di un territorio in tutte le sue manifestazioni.

14,7% degli intervistati dichiara di essere già stato nella Toscana.

14,7% degli intervistati dichiara di essere già stato nella Toscana.

14,7% degli intervistati dichiara di essere già stato nella Toscana.

14,7% degli intervistati dichiara di essere già stato nella Toscana.

**MOBILITÀ**

**Trasporto pubblico**

In presenza di un servizio pubblico, è fondamentale un'alternativa di trasporto alternativo.

Assenza di un percorso diretto

**Trasporto privato**

Attualmente il traffico pendolare si sposta esclusivamente sui mezzi di trasporto privato per il trasporto alternativo.

Assenza di un percorso diretto

**Trasporto pubblico su gomma**

La scelta del treno produce l'emissione di CO<sub>2</sub> rispetto ad altri mezzi di trasporto

**MOBILITÀ**

La scelta del treno produce l'emissione di CO<sub>2</sub> rispetto ad altri mezzi di trasporto

Mezzo privato

Ferrovia

**FAVORI DI DEBOLEZZA**

Scarso numero di servizi ferroviari

SCARSA INTEGRAZIONE DELLE ATTIVITÀ DEGLI ATTEI CONNETTI

STAGIONE CORTA, con un numero limitato di viaggi e servizi

SCARSA INTEGRAZIONE DELLE ATTIVITÀ DEGLI ATTEI CONNETTI

INDAGINATA INFRASTRUTTURAZIONE DEI TRASPORTI

In grado di integrare l'offerta di altri mezzi di trasporto

**FAVORI DI DEBOLEZZA**

Scarso numero di servizi ferroviari

SCARSA INTEGRAZIONE DELLE ATTIVITÀ DEGLI ATTEI CONNETTI

STAGIONE CORTA, con un numero limitato di viaggi e servizi

SCARSA INTEGRAZIONE DELLE ATTIVITÀ DEGLI ATTEI CONNETTI

INDAGINATA INFRASTRUTTURAZIONE DEI TRASPORTI

In grado di integrare l'offerta di altri mezzi di trasporto

**TESI DI LAUREA DI ELISA PULVIRENTI**

"NODO DI SCAMBIO SULLA FERROVIA CIVITAVECCHIA-CAPRANICA SCALO-ORTE"

RELATORE PROF. ROBERTO SECCI

**TESI DI LAUREA DI ELISA PULVIRENTI**

"NODO DI SCAMBIO SULLA FERROVIA CIVITAVECCHIA-CAPRANICA SCALO-ORTE"

RELATORE PROF. ROBERTO SECCI

http://in\_bo.unibo.it

242

CC BY-NC





Fig. 11 – Area di progetto, con il nuovo edificio stazione e sistemazione del lotto.

## BIBLIOGRAFIA

Secchi, Roberto, (2010), *Future GRA*, Prospettive edizioni s.r.l., Roma.

Secchi, Roberto, (2004), *Una strada parco per la "Città Pontina"*, Gangemi editore, Roma.

Associazione nazionale statistici-ANASTAT Provincia di Viterbo, (2007-2008), Sintesi dell'Indagine conoscitiva sulla domanda turistica nella provincia di Viterbo.

CTS Dipartimento Ambiente, Settore turismo sostenibile e

parchi (Marzo 2010), Report finale sulle attività relative al progetto Ricognizione, mappatura e analisi del turismo nei parchi e riserve naturali della regione Lazio.

Servizio turismo provincia di Viterbo, (2010) *La Via Francigena nella Tuscia*, Guida del pellegrino, Acquapendente.

Regione Lazio, Osservatorio per la Valutazione e la Qualità dei Servizi, SISTRAR-LAZIO, CNR, (Dicembre 2010), "Il pendolarismo e la valutazione del trasporto pubblico regionale su ferro e su gomma" (2011), Relazione generale

progetto preliminare

"Ripristino di un collegamento ferroviario fra il porto di Civitavecchia e l'asse prioritario TENT-T n.1 e la località Orte".

Aremol, (2009), Documento preliminare alla progettazione per "Progetto per il Ripristino di un collegamento ferroviario fra il porto di Civitavecchia e l'asse prioritario TENT-T n.1 e la località Orte".

Aremol, Centro di Ricerca per il trasporto e la logistica, Sapienza Università di Roma, Università degli studi di Roma Tor Vergata, Roma Tre, (Ottobre

2009) Rapporto finale allegato "Il sistema ferroviario" Piano regionale del trasporto merci e della logistica.

Fausta Finzi, Mauro Gamboni – ENEA, (2002), AAI - NT I - "l'Analisi ambientale del comprensorio della Tuscia romana", UTS PROT Progetto LIFE02 ENV/IT/000111 New Tuscia

Fausta Finzi – ENEA, (2002), III.13 – Mobilità e trasporti, UTS PROT Progetto LIFE02 ENV/IT/000111 New Tuscia

P. Cornellini, P. Petrella, (2006) "Lineamenti della

flora e vegetazione del Lazio" in Manuale di Ingegneria naturalistica Sistemazione dei versanti, Regione Lazio, volume 3, pp.99-105

## SITOGRAFIA

<http://www.provincia.vt.it/ambiente/newtuscia/Start.asp>  
[www.cotralspa.it](http://www.cotralspa.it)  
<http://www.italferr.it>  
<http://www.aremol.it>  
<http://www.rfi.it>  
[www.ferrovieabbandonate.it](http://www.ferrovieabbandonate.it)  
<http://www.parchilazio.it/>