



**Stazione Roma Tiburtina, rendering dell'area partenze-arrivi.**

# Stazioni del futuro

**Carlo DeVito\***

\* Responsabile stazioni italiane RFI SpA

**C**on la realizzazione della rete ferroviaria ad alta velocità /capacità, saranno costruite nuove stazioni a Roma, Torino, Firenze, Napoli. La progettazione di queste nuove grandi opere urbane è stata affidata da RFI, la società del gruppo FS che gestisce l'infrastruttura, con concorsi internazionali.

La strada, già storicamente percorsa, nasce dalla volontà di far confrontare i progettisti più importanti della scena internazionale sul tema di

**Punti di ritrovo e di connessione urbana. Nel progetto di Roma-Tiburtina un ponte che ristabilisce un collegamento tra Nomentano e Pietralata**

una nuova tipologia della stazione contemporanea.

Le indicazioni progettuali emerse dagli esiti dei concorsi delineano, infatti, una idea di stazione, non più solo luogo di arrivi e partenze, ma vero aggregatore sociale a livello urbano, spazio che si rinnova continuamente, luogo emblematico della contemporaneità.

I progetti per Roma Tiburtina del gruppo ABDR- Paolo Desideri, Torino Porta Susa del gruppo Arep con D'Ascia e Magnaghi, quello di Foster e Arup per Firenze ed infine quello di Napoli Afragola di Zaha Hadid, si fondano su un principio comune: concepire la stazione sia come un nodo di interscambio dei diversi sistemi di traffico e di trasporto, sia come luoghi urbani di grande attrazione, animati dalla presenza di attività commerciali e terziarie.

Il concorso per Roma Tiburtina, bandito nel marzo 2001, inaugura questa nuova stagione.

Il gruppo ABDR, capeggiato da Paolo Desideri, vincitore del concorso, interpreta la nuova stazione come una "occasione di centralità urbana" e di riconnessione dei quartieri Nomentano e Pietralata separati dai binari. La stazione è concepita come un ponte che travalica l'asse ferroviario e stabilisce un collegamento tra le due zone della città.

La grande galleria pedonale costruita sul ponte ferroviario si configura come un monumentale boulevard urbano coperto. "La strategia complessiva del progetto", affermano gli architetti, "è tesa a raccordare l'inevitabile atopia dei grandi contenitori/scambiatori del trasporto internazionale passeggeri, alle ragioni ineludibili dei contesti fisici



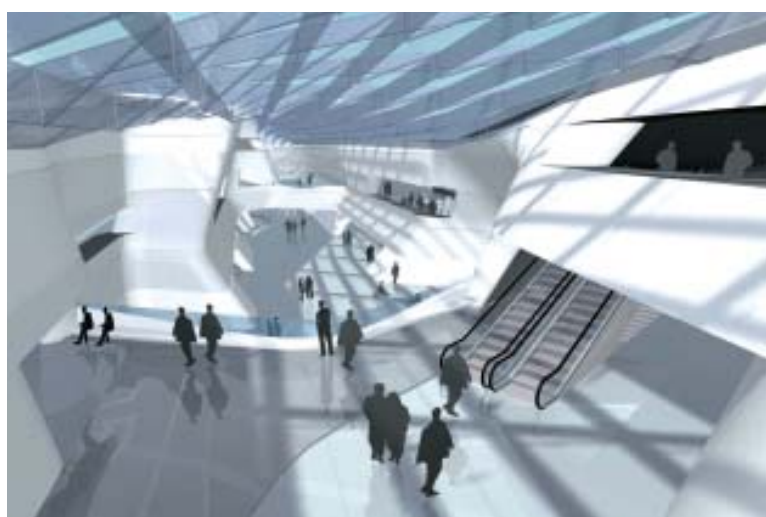
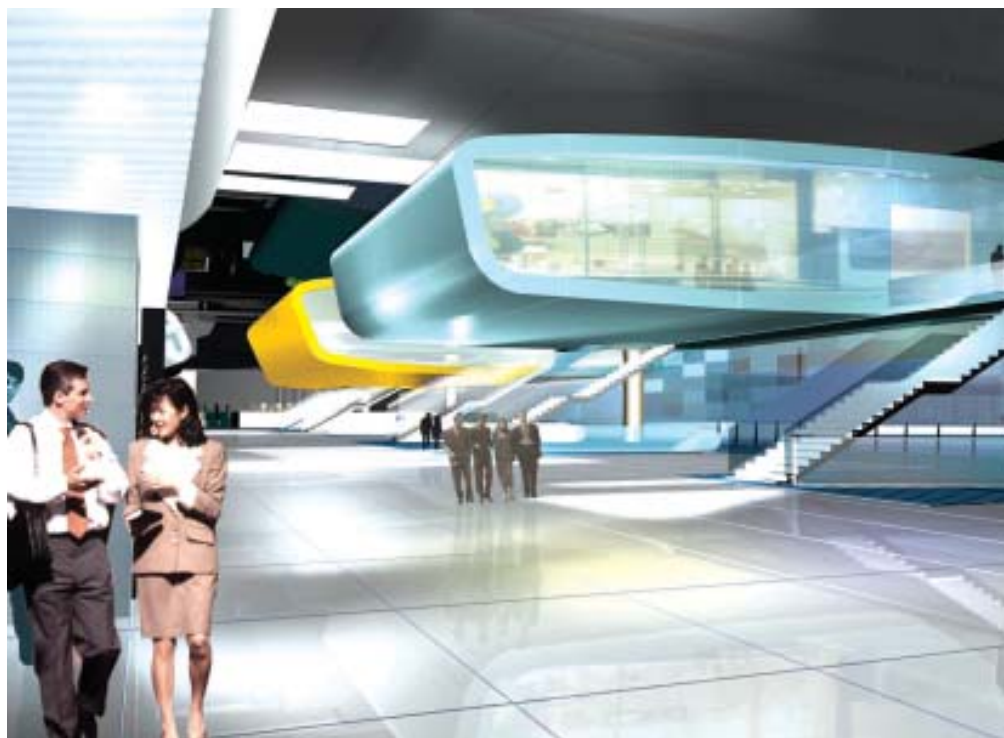
della città, al significato più intimo e più fragile dei contesti locali, al compimento della storia dei luoghi e della città". La galleria alloggia al suo interno una serie di volumi funzionali, flessibili e leggeri, che quasi "galleggiano" all'interno del contenitore: un grande parallelepipedo di vetro (delle dimensioni di ml 50x40 e dell'altezza costante di 9,80 ml) sostenuto da una struttura reticolare esterna alla quale sono appese sia le vetrate laterali che la superficie orizzontale di copertura. L'assetto della nuova stazione prevede di realizzare circa 48.000 m<sup>2</sup> di servizi di stazione tra servizi informazione, attese, biglietterie, shopping, eventi culturali e ristoro.

Il nuovo fabbricato viaggiatori della stazione di Torino Porta Susa, concorso del maggio 2001, diviene il perno di un programma più ampio di trasformazione urbana di Torino. Il piano regolatore di Gregotti, ha stabilito un intervento, la cosiddetta "spina centrale" sull'area dove sorgerà la nuova stazione AV, che prevede l'interramento del passante ferroviario e la realizzazione, sulla copertura delle nuove linee ferroviarie, di una arteria viaria di penetrazione alla città.

Arep, Silvio D'ascia e Agostino Magnaghi trasformano la stazione AV in un edificio "simbolo del movimento, del viaggio, della presenza del mondo dei trasporti nella città contemporanea.

Lo spazio interno della stazione ha la conformazione di un sistema di percorsi (strade coperte, scale meccanizzate, ascensori) di collegamento sia tra l'interno e l'esterno, ovvero tra la hall, la città e la vecchia stazione, sia tra i

**Rendering degli interni della stazione Roma Tiburtina.**



vari livelli sotterranei della stazione stessa.

La complessità interna è celata all'esterno da una copertura in vetro e metallo, che è contemporaneamente struttura e architettura. Il volume trasparente della stazione rievoca il tema della galleria urbana ottocentesca e delle grandi hall delle stazioni storiche.

La hall è concepita come strada interna continua, lunga 385 metri e larga 30 per poter servire i 4 cavalcioni di accesso ai treni posizionati ad intervalli regolari di 100 metri circa.

Nel marzo 2002 è bandito il concorso per la progettazione della nuova stazione AV di Firenze. Vincitori Norman Foster con Arup.



Come dichiarato dai progettisti, il problema fondamentale che il progetto intende risolvere è quello del funzionamento intermodale della stazione.

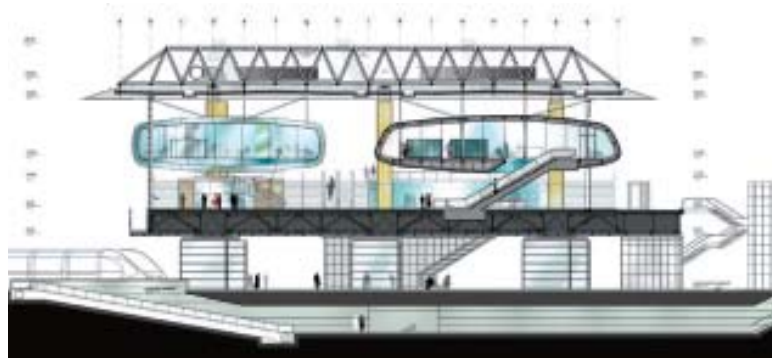
La presenza del torrente Mugnone e la diversa altezza del terreno ai limiti nord e sud del lotto ( ovvero, dei due punti di interscambio di via Circondaria, a quota 51 m, e viale Belfiore, a quota 46 m) determinano la collocazione del piano di accesso alla stazione, dove la galleria e l'entrata principale sono collocate al centro.

Una copertura con sezione ad arco identifica la stazione ferroviaria. Pozzi di luce attraversano tutti i livelli della stazione e illuminano il piano dei binari.

Ultimo dei concorsi fin qui espletati quello per la stazione di Napoli Afragola bandito nel gennaio 2003 e stato vinto da Zaha Hadid.

Unica fra quelle esaminate, la stazione non è più collocata all'interno di un contesto urbano, bensì immersa in un territorio extraurbano, all'incrocio degli assi autostradali Napoli- Roma, Afragola -Acerra.

Il ponte, nel progetto di Zaha Hadid, è trasformato in una metafora compiuta



di tutta la complessità funzionale e simbolica dell'oggetto stazione.

Zaha Hadid propone una idea di stazione fluida, in cui il movimento diviene l'elemento di continuità del sistema. Un'onda morbida e sinuosa sovrasta i binari, e "viene esaltata come un gesto espressivo e monumentale, con il desiderio esplicito di trasformare un semplice nodo di interscambio per i trasporti in un vero landmark: un segno riconoscibile in un territorio neutro, una porta da e verso la città di Napoli".

Un sistema di percorsi organizzati attorno ad un grande atrio centrale connota lo spazio interno.

Un asse lineare conduce, attraverso gli spazi commerciali, al nodo centrale

**Sezione del progetto della stazione Roma Tiburtina.**

**In basso progetto della stazione Roma Tiburtina, gruppo ABDR.**

destinato a biglietteria e hall, percorsi "tridimensionali" portano invece ad un secondo livello destinato a spazi commerciali, caffè e punti di ristoro.

Come scaturisce dalla pur sommaria illustrazione dei progetti che RFI andrà a realizzare prossimamente, è innegabile che le nuove stazioni AV costituiranno un precedente importante da cui non si potrà prescindere per ragionare sul ruolo che questi moderni luoghi di scambio assumeranno nel contesto di alcune metropoli italiane condizionandone lo sviluppo.

