

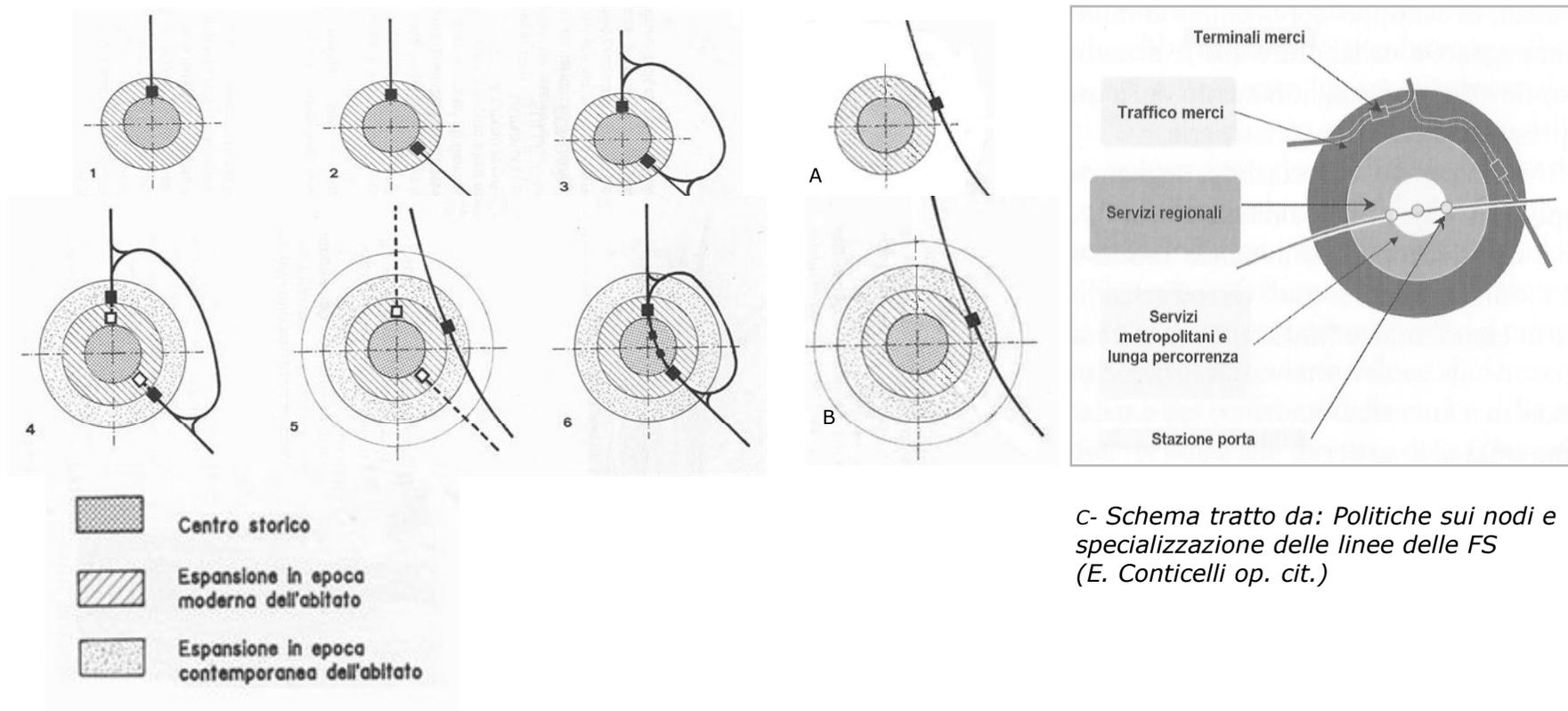
**ARCHITETTURA FERROVIARIA IN ITALIA
BREVE RELAZIONE SULL'ARCHITETTURA ITALIANA PER LE STAZIONI
E I FABBRICATI FERROVIARI, DALLA PRIMA METÀ DELL'800 AD OGGI**



***Evoluzione e sviluppo dei fabbricati ferroviari italiani, dalle origini al
contesto contemporaneo***

Arch. Massimo Gerlini

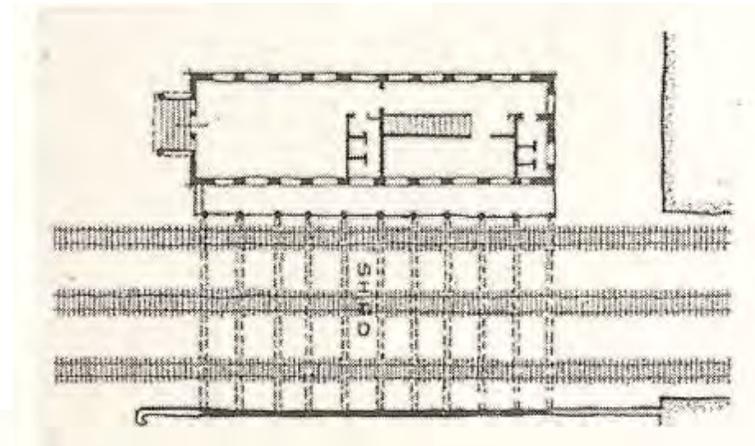
RAPPRESENTAZIONI SCHEMATICHE DELL'EVOLUZIONE DEL RAPPORTO TRA CITTÀ E INSEDIAMENTO DELLE STAZIONI



c- Schema tratto da: Politiche sui nodi e specializzazione delle linee delle FS (E. Conticelli op. cit.)

1-Stazione di testa isolata (fase iniziale); 2-Stazioni di testa separate;3-Stazioni di testa collegate (formazione nodo); 4-Arretramento delle stazioni; 5-Sostituzione delle stazioni di testa con stazione di transito teorizzata e proposta in alternativa alla precedente dagli urbanisti;6-Stazioni di testa con collegamento passante sotterraneo o sopraelevato; A-Stazione di transito (fase iniziale); B-di transito (ampliamento urbano); C- Specializzazione traffici (attualità)

1. LA STAZIONE FERROVIARIA IN EUROPA DAL 1830 AL 1840: LE ORIGINI

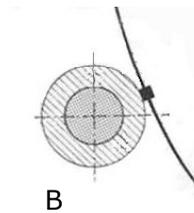
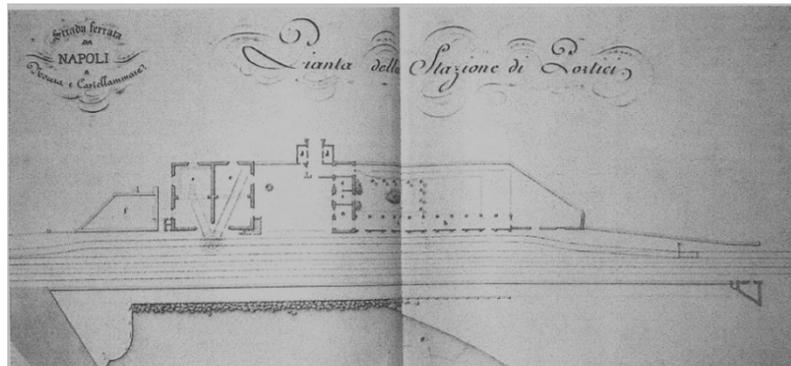
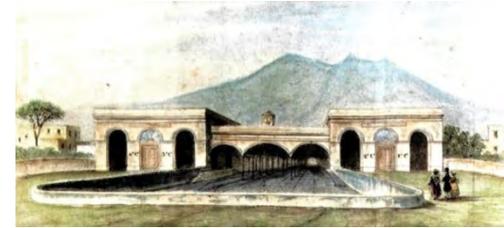
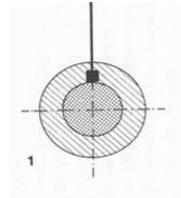
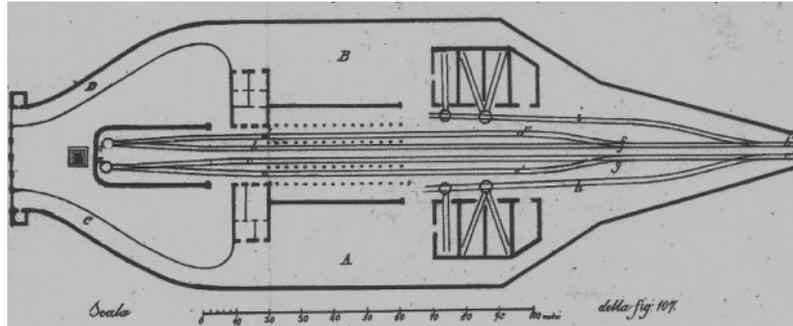


Crown Street Station, Liverpool, 1830, vista dai binari e pianta (da E. Collenza, L'architettura della stazione ferroviaria, Officina Edizioni, Roma, 2007; Middlesborough Station, Stockton-Darlington, 1830 circa (da V. Lena, Città e stazioni, Quaderni delle F. S. n.11, Roma, 1961)

Le stazioni ferroviarie, al loro apparire, tra il 1830 e il 1840, sono localizzate "fuori porta", distanti dai quartieri abitati della città e vicine alle nascenti zone Industriali. Dal punto di vista compositivo si presentano come semplici costruzioni di civile abitazione o stazioni di posta a cui viene affiancata una tettoia con strutture e capriate in legno.

Evoluzione e sviluppo dei fabbricati ferroviari italiani, dalle origini al contesto contemporaneo

1. LA STAZIONE FERROVIARIA IN ITALIA DAL 1830 AL 1840: LE PRIME STAZIONI DELLA FERROVIA BAYARD

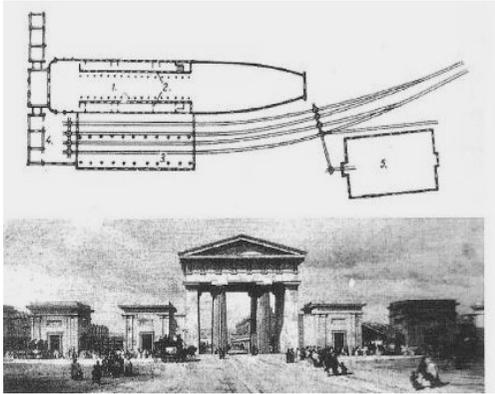


Napoli al Carmine (Porta Nolana) e Granatello, linea Napoli - Portici 1839 sotto la direzione dell'ingegnere francese Armando Bayard de la Vingtrie (incisioni litografate dal Cirelli, da A. Gamboni, La prima strada ferrata d'Italia, Scuderi Editrice)

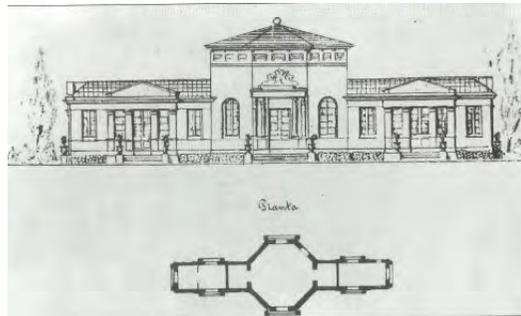
Alla fine del decennio nell'Italia pre-unitaria si cominciano a utilizzare tipi edilizi che rimandano alle ville pompeiane, agli edifici rurali, agli opifici, ai magazzini.

Evoluzione e sviluppo dei fabbricati ferroviari italiani, dalle origini al contesto contemporaneo

1. LA STAZIONE FERROVIARIA INTORNO AL 1840: RICERCA DI UN INVOLUCRO AULICO



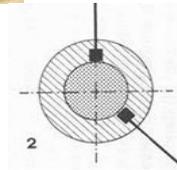
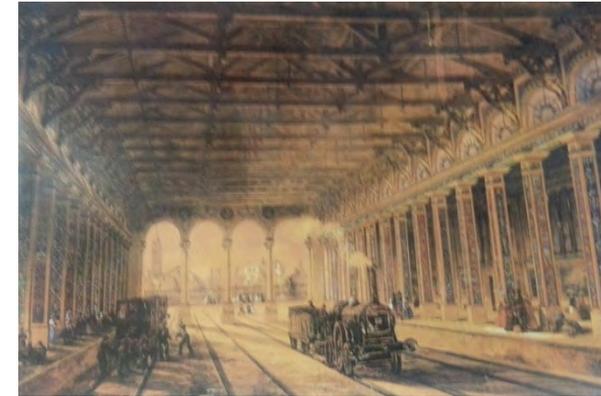
*Euston Station, London, P. Hardwick, R. Stephenson, 1835-39, Pianta e vista prospettica (da C. Mazzoni op.cit.);
Linea Milano-Monza: F.V. di Milano P.N. 1840. F.V. di Monza, 1840*



*Napoli, Stazione Regia Strada Ferrata per Caserta-Capua e Stazione Byard per Nocera-Castellamare, 1844; Padiglione
Stazione Reggia di Caserta 1840; Primo FV Stazione di Livorno S. Marco 1844*

Alla fine del decennio si cominciano a utilizzare tipi edilizi che rimandano al palazzo, alla chiesa, al monumento.

2. LA STAZIONE FERROVIARIA DAL 1840 AL 1850: L'INTEGRAZIONE URBANA – ES. FIRENZE



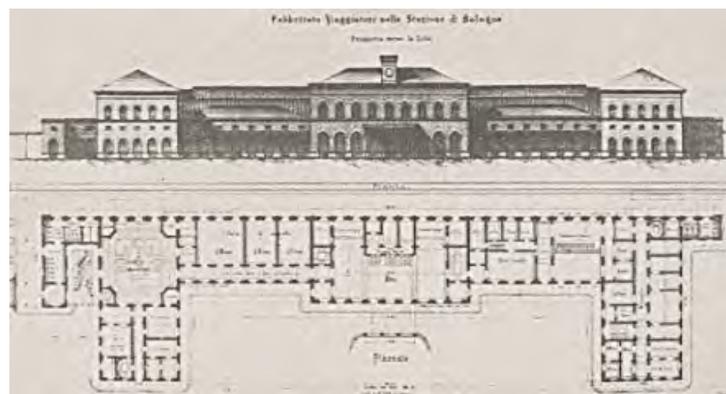
*Firenze Porta al Prato, veduta prospettica della stazione della Strada Ferrata Leopolda, dipinto di Enrico Presenti, 1844
Santa Maria Novella (Maria Antonia) 1848, (da A. Bellinazzi, A Giuntini, In Treno a Firenze, Archivio di Stato di Firenze, Edizioni Polistampa Firenze, 1998)*

Fra il 1840 e il 1850, la stazione non è più periferica ma viene realizzata all'interno delle mura difensive o immediatamente fuori le porte. Da edificio marginale dedicato essenzialmente al traffico merci, essa diventa parte integrante del tessuto urbano e si costituisce come nuovo polo di sviluppo della città.

3. LA STAZIONE FERROVIARIA DAL 1850 AL 1880 - IL PALAZZO DI CITTA': BOLOGNA CENTRALE 1873



Pianta di Bologna nel 1890 (cerchiata in rosso l'area della stazione ferroviaria).



Bologna C.le , Gaetano Ratti, 1873, prospetto e pianta, Ferrovie Alta Italia



A-Stazione di transito (fase iniziale)

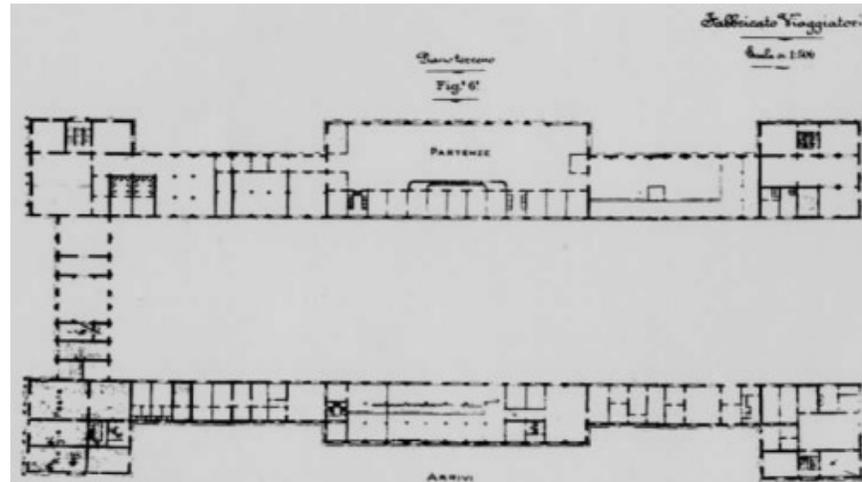


Stazione di Bologna (1882): piazzale esterno con recinzione, piazzale interno con tettoia,

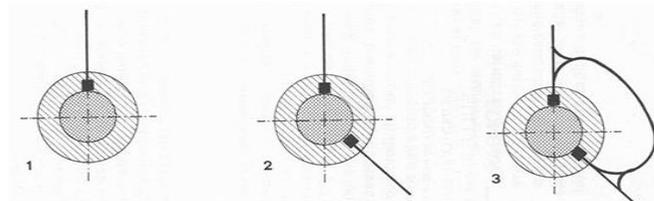


La ferrovia Piacenza-Bologna-Pistoia, in costruzione durante i travagliati anni di formazione dello Stato unitario, consentiva nel 1864 il primo collegamento veloce tra il Nord e il Sud della nostra penisola e la stazione di "Bologna" diventa una delle più importanti stazioni passanti d'Italia. Venne indetto un concorso per la realizzazione di una "grande stazione" di transito.

3. LA STAZIONE FERROVIARIA DAL 1850 AL 1880 - IL PALAZZO DI CITTA': ROMA TERMINI

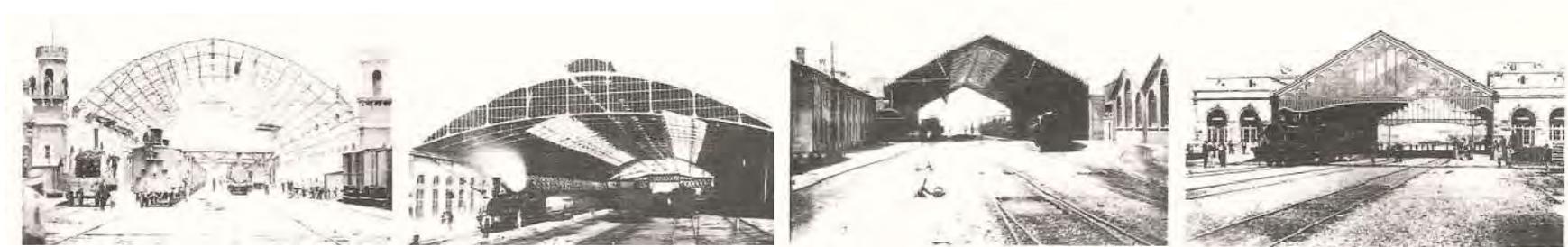


Stazioni di: Roma Termini Salvatore Bianchi, pianta e veduta esterna 1867 (da E.Collenza, op. cit)

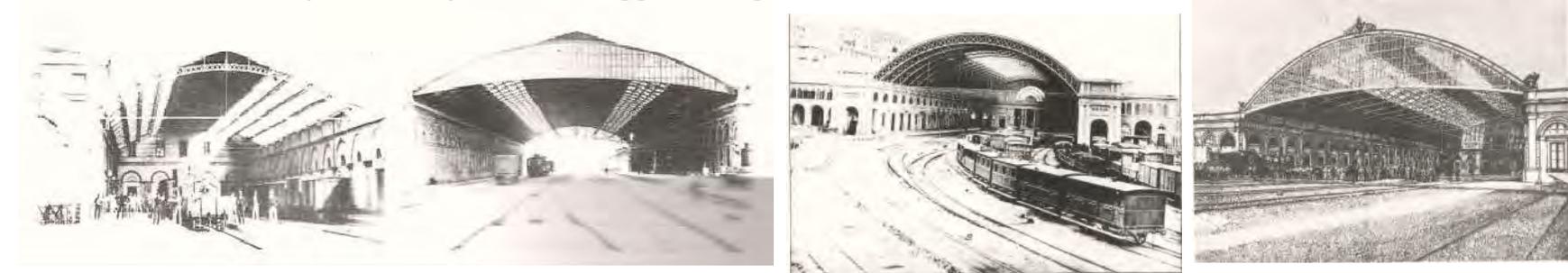


Roma T.ni: nel 1867, venne inaugurata da Papa Pio IX la "nuova" stazione di Salvatore Bianchi, edificata tra i campi e le vigne dell'altipiano dell'Esquilino. L'impianto si articolava in due corpi di fabbrica paralleli e uno trasversale, una grande tettoia in carpenteria metallica a copertura dei binari. Il corpo di destra era destinato alle attività di arrivo dei passeggeri e quello di sinistra alle partenze.

3. LA STAZIONE FERROVIARIA DAL 1850 AL 1880 : LE GRANDI TETTOIE A COPERTURA DEI BINARI



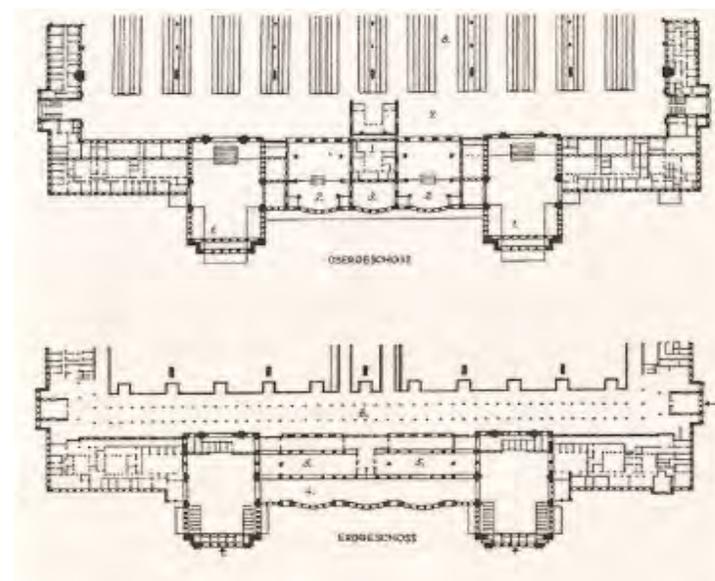
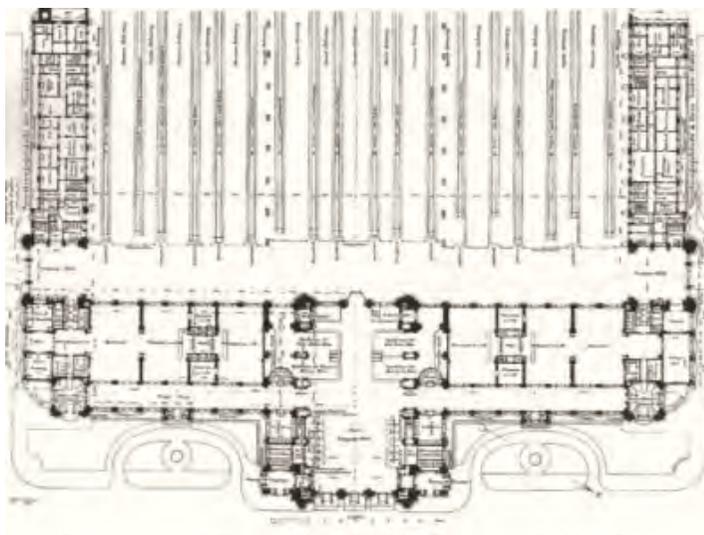
Tettoie delle stazioni (di transito): Brescia, Foggia, Bologna C.le , Civitavecchia



Tettoie delle stazioni (di testa): Cagliari, Roma Termini , Genova P.P., Palermo (da P. Berengo Gardin, op. cit. 1988)

Lo sviluppo dei servizi ferroviari rivolti ai viaggiatori determina una evoluzione del "fabbricato viaggiatori" con varianti legate ai caratteri stilistici prescelti e alla specifica soluzione strutturale adottata per l'ampia tettoia posta a copertura dei binari. Verso la fine del secolo per la copertura delle banchine di stazione, verranno utilizzate, sempre più, pensiline metalliche, in molti casi di notevole pregio decorativo, in sostituzione o in aggiunta alle grandi tettoie sino ad allora protagoniste incontrastate.

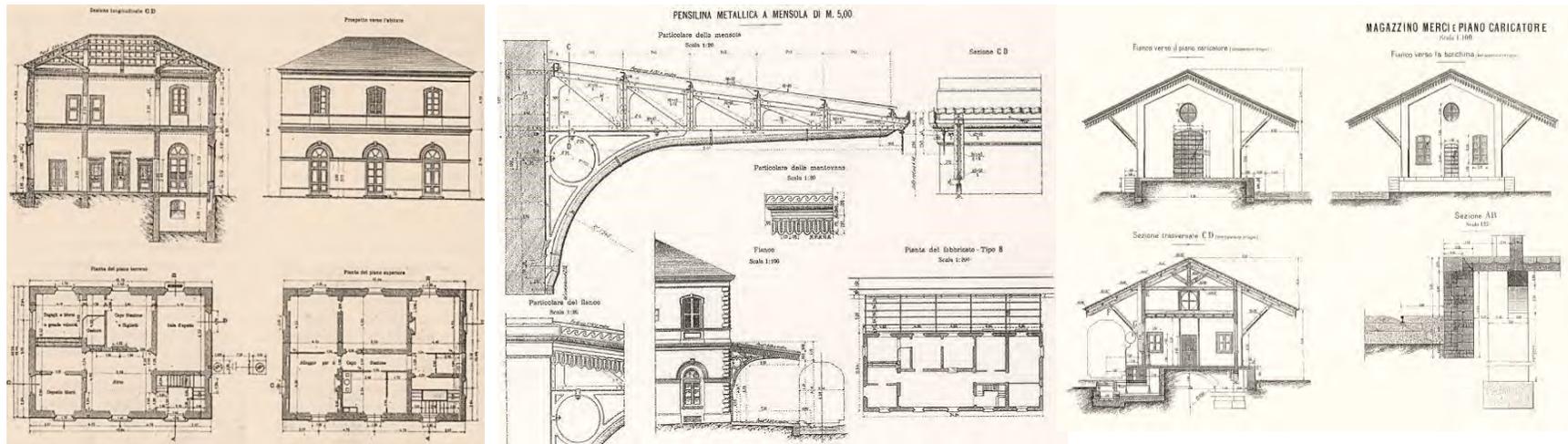
4. LA STAZIONE FERROVIARIA DAL 1880 AL 1930: IL GRANDE IMPIANTO



Stazione di Francoforte, H. Eggert, J. W. Schwedler, 1883; Stazione di Lipsia, W. Lassow, M.H. Kuhne 1907-1915

A partire dal 1880, grazie al crescente sviluppo delle ferrovie, le stazioni esistenti nelle città capitali europee richiedono un maggiore ampliamento, seguito da un attento studio funzionale. Si delinea così un nuovo modello, la stazione principale dalla forma compatta, modello che sarà dominante fino alla fine degli anni 1930".

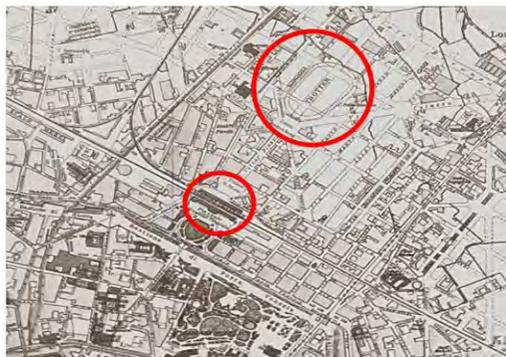
5.LA STAZIONE FERROVIARIA IN ITALIA DAL 1905 AL 1930, NASCITA E SVILUPPO DELLE FS: PROGETTI TIPO PER PICCOLI E MEDI IMPIANTI



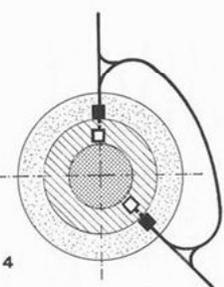
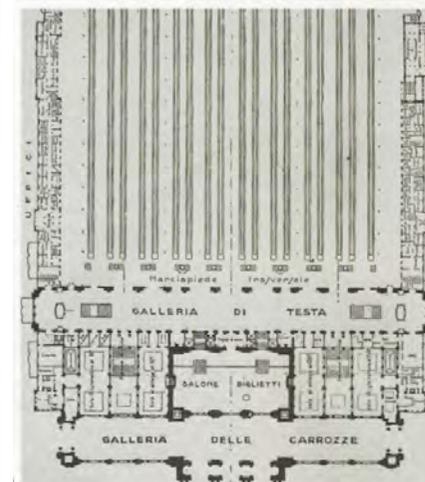
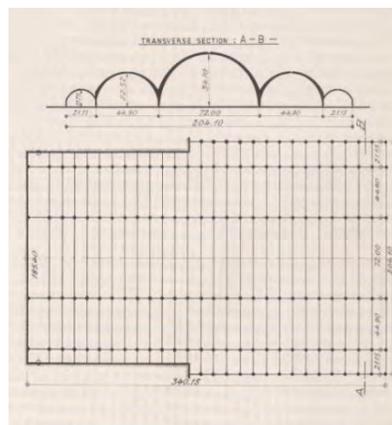
Fabbricato viaggiatori tipo A, dettagli pensilina a sbalzo, magazzino merci, tratti da: "Ferrovie dello Stato, Direzione Generale, Servizio XI, Fabbricati delle Stazioni e Case Cantoniere, opere in muratura, coperture e pensiline, Bologna 1906".

Con la nazionalizzazione delle ferrovie italiane e la nascita delle FS sulla base delle esperienze acquisite dalle società concessionarie, per le nuove stazioni piccole e di medie dimensioni, vengono adottati criteri di omogeneità e standardizzazione sulla base di minuziosi progetti tipo in continuità con quanto in uso fin dalla seconda metà dell'800.

5.LA STAZIONE FERROVIARIA IN ITALIA DAL 1905 AL 1930: LA NUOVA STAZIONE DI MILANO C. LE



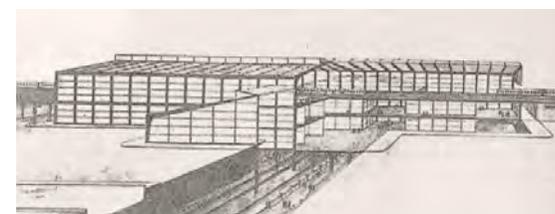
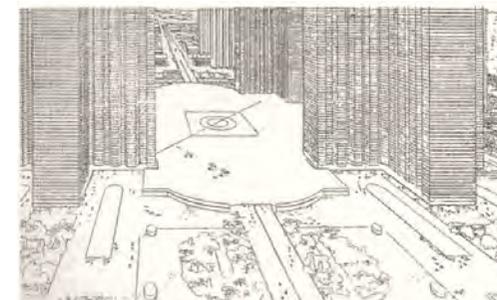
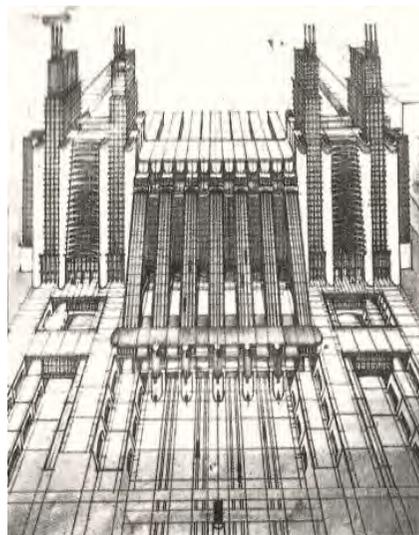
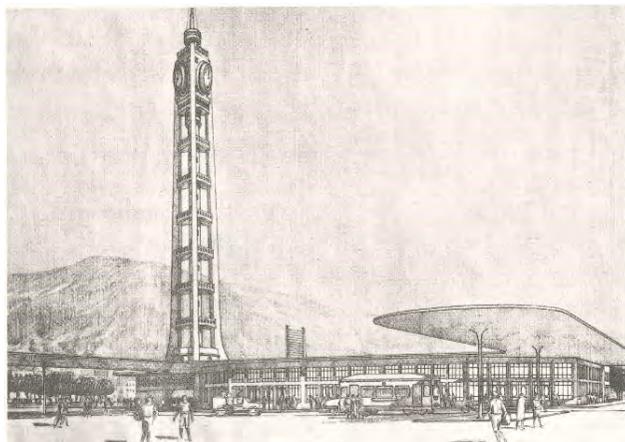
Stralcio della pianta di Milano del 1906



Milano C.le ,U. Stacchini, pianta del progetto definitivo, 1925 e schema delle volte per la copertura dei binari

L'esigenza di realizzare una nuova stazione maturò negli anni successivi al 1905. Nel 1906 venne indetto il primo concorso: il tema prevedeva una stazione di testa di grande potenzialità, arretrata di circa 700 rispetto a quella esistente. Nel 1912 venne indetto un secondo concorso. La commissione esaminatrice assegnò il primo premio al nuovo progetto presentato dall'architetto Ulisse Stacchini. Le grandi volte in acciaio, di cui quella centrale supera una luce di 72,00m, vennero progettate dall'ing. Alberto Fava di FS.

6. LA STAZIONE FERROVIARIA NEGLI ANNI DEL MOVIMENTO MODERNO

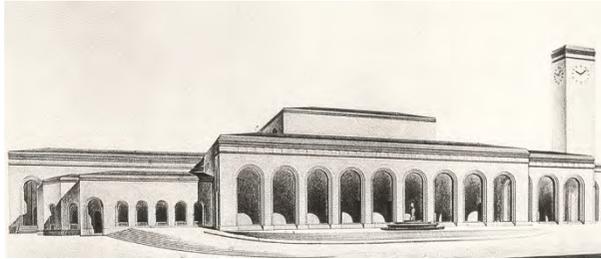


T. Garnyer, Cité Industrielle, 1904; A. Sant Elia, La città nuova, 1914 (da E. Collenza, L'architettura della stazione ferroviaria, 2007, Officina Edizioni)

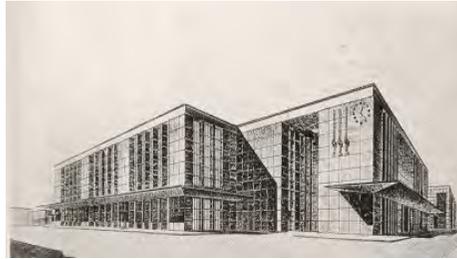
Le Corbusier, Ville Contemporaine, 1922; L. Hilberseimer, stazione di Berlino, 1925 (da C. Mazzoni, L'architettura della stazione, op. cit.)

Intorno agli anni 1920 e 1930 gli architetti legati al movimento moderno esprimono, riguardo alla città e alle sue componenti architettoniche, nuove teorie che permettono una svolta radicale nella concezione dell'edificio-stazione. Contro l'esasperazione dell'influenza dello spazio urbano nel progetto dell'edificio, il loro interesse si concentra essenzialmente sulla definizione astratta del fabbricato in sé.

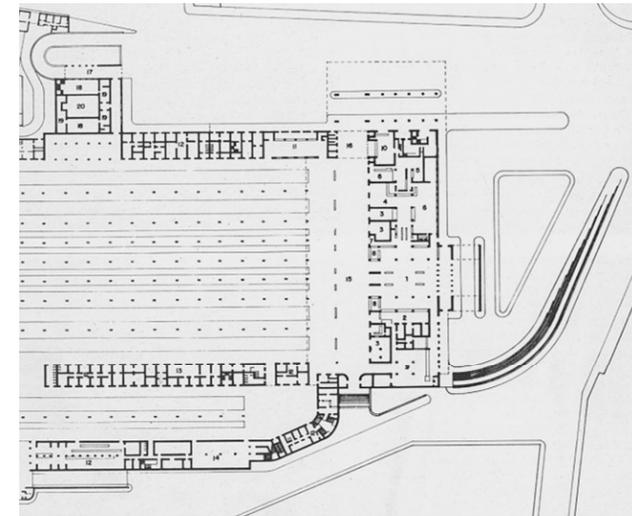
6.LA STAZIONE FERROVIARIA IN ITALIA NEGLI ANNI DEL MOVIMENTO MODERNO: CONCORSO PER LA NUOVA STAZIONE DI FIRENZE S.M.N.



Terza proposta progettuale FS per Firenze S.M.N. redatta da Angiolo Mazzoni nel 1932



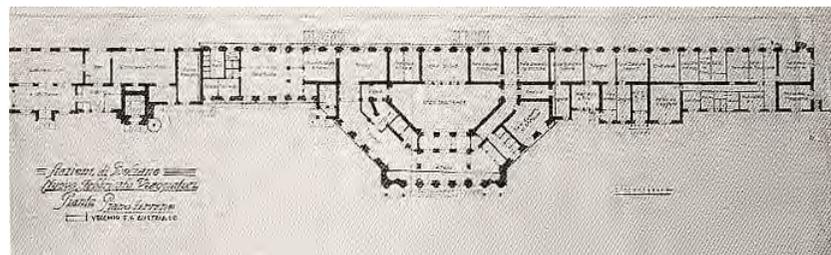
Progetto 33 c redatto da Angiolo Mazzoni per il Concorso



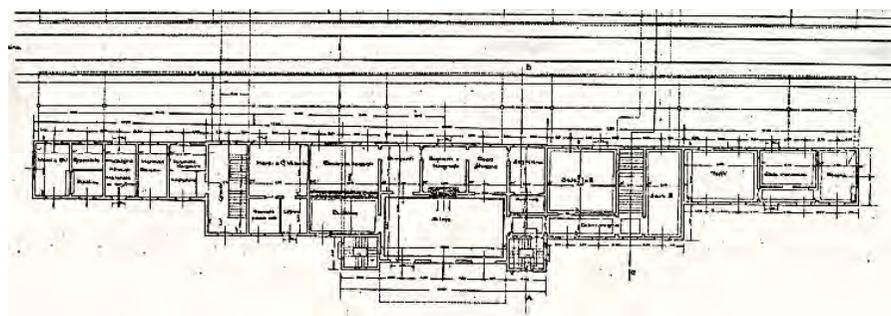
Firenze S.M.N. Vista prospettica della soluzione definitiva, pensiline e pianta del FV

In Italia numerose stazioni realizzate nel corso degli anni trenta propongono una sintesi estremamente colta dell'eredità tipologica della fine dell'ottocento e delle teorie dell'architettura moderna. In tale contesto, nel 1932, viene indetto il Concorso per il progetto del nuovo fabbricato viaggiatori della stazione di Firenze Santa Maria Novella. Risulta vincitore Il "Gruppo toscano" costituito da Baroni, Berardi, Gamberini, Guarnieri e Losanna guidati da Giovanni Michelucci.

7. LA STAZIONE IN ITALIA DAL 1924 AL 1943: IL MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI



A. Mazzoni, Nuovo F.V. di Bolzano lato piazza e lato binari Pianta piano binari, 1926-28

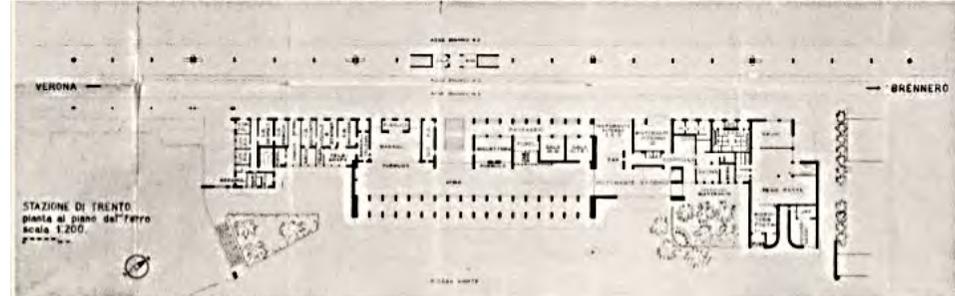


R. Narducci, Stazione di Taormina Giardini, vista dalla piazza, atrio, pianta 1926-28

L'architettura ferroviaria italiana realizzata nel periodo compreso tra le due guerre mondiali viene a svilupparsi, per la gran parte, ad opera della fervente attività di un gruppo di valenti architetti e ingegneri, funzionari del "Servizio Lavori e Costruzioni" della Direzione Generale delle FS. In particolare dal 1924, con l'istituzione del "Ministero delle Comunicazioni", sotto la guida dell'Ingegnere Ferruccio Businari, operano i giovani Architetti Ingegneri Angiolo Mazzoni e Roberto Narducci oltre a vari progettisti decani, a cui si vanno ad aggiungere nel 1933 gli architetti Paolo Perilli e Vasco Fadigati.

Evoluzione e sviluppo dei fabbricati ferroviari italiani, dalle origini al contesto contemporaneo

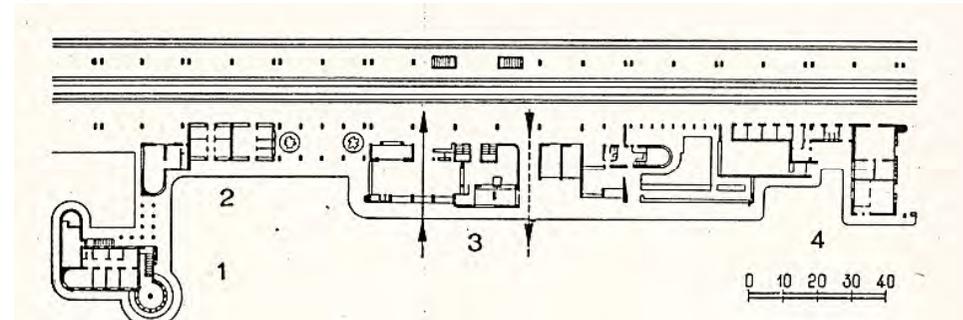
7. LA STAZIONE IN ITALIA DAL 1924 AL 1943: IL MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI - ANGILO MAZZONI



Stazione di Trento: veduta esterna e planimetria definitiva, 1936



Viste della Stazione di Siena, 1935 Pianta piano terreno



La mole dei progetti da realizzare e la risonanza dell'opera di Angiolo Mazzoni è tale che, nel 1938, viene costituito appositamente, per quest'ultimo, l'Ufficio "Studio e progetti nuovi fabbricati". Dal 1924 al 1943, Mazzoni progetta e realizza ben 17 palazzi postali, 15 stazioni tra cui i FV di *Bolzano, Brennero, Littoria, Reggio Emilia, Siena, Trento, Montecatini, Reggio Calabria, Messina*, e *Roma Tiburtina* oltre a *Roma T.ni, Firenze S.M.N. e Venezia S.L.* realizzate parzialmente; progetta e realizza alloggi, uffici, colonie marine e sedi del dopolavoro. Disegna inoltre raffinati e moderni elementi di arredo e illuminazione per stazioni, sedi postali ed uffici.

8. LA STAZIONE FERROVIARIA IN ITALIA NEL PERIODO DELLA RICOSTRUZIONE



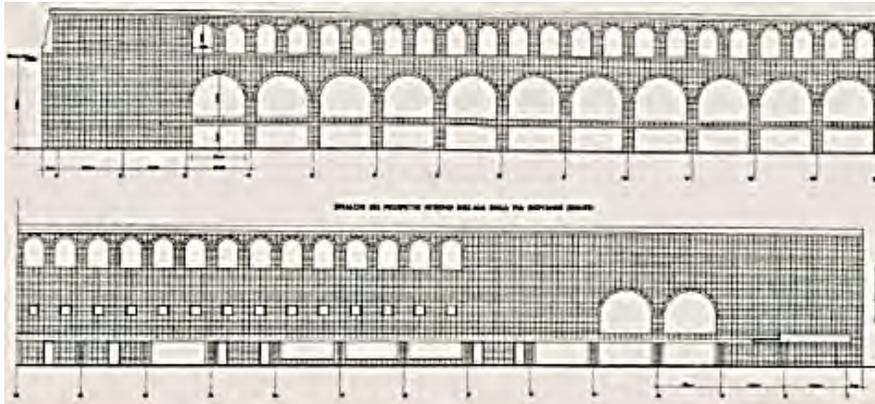
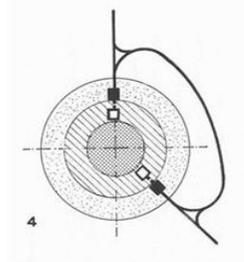
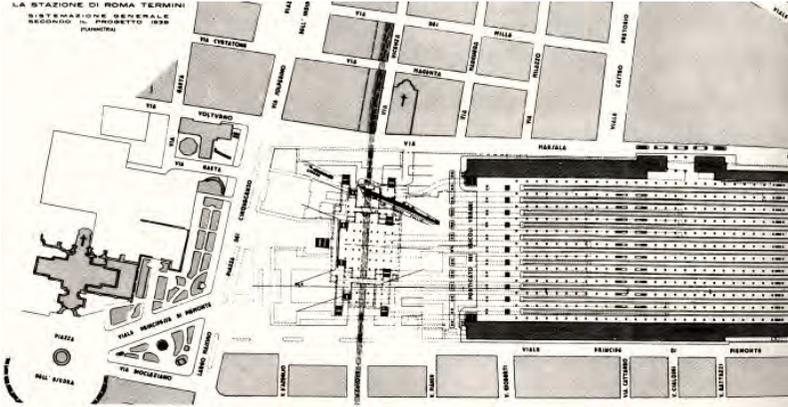
Vista esterna e atrio della nuova Stazione di Verona Porta Nuova, 1949, R.Narducci; Stazioni di Como, Foligno e Spoleto, 1948, P.Perilli



Dal 1947 al 1951 l'arch. Roberto Narducci assume la titolarità del "Gruppo Architettura", nucleo operativo alle dipendenze dirette del Servizio Lavori e Costruzioni, che in tale periodo è febbrilmente impegnato nella vasta attività di progettazione e direzione artistica delle opere di ricostruzione dei numerosi edifici di stazione distrutti dai bombardamenti.

Evoluzione e sviluppo dei fabbricati ferroviari italiani, dalle origini al contesto contemporaneo

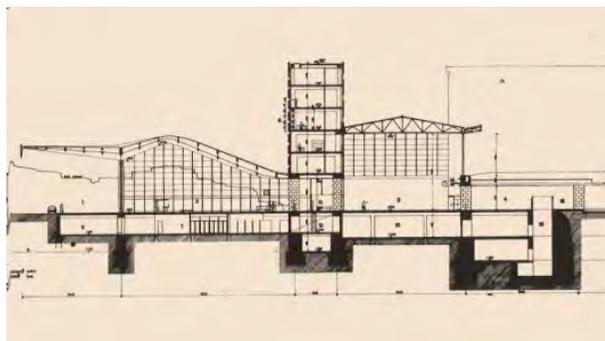
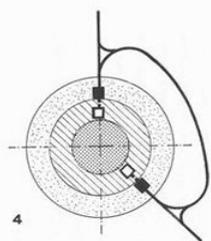
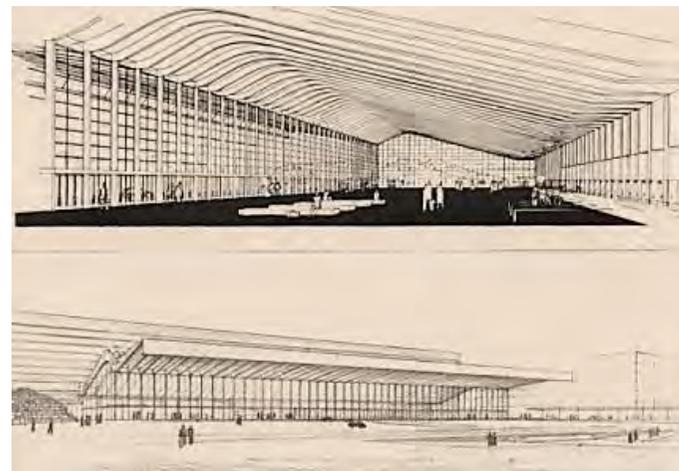
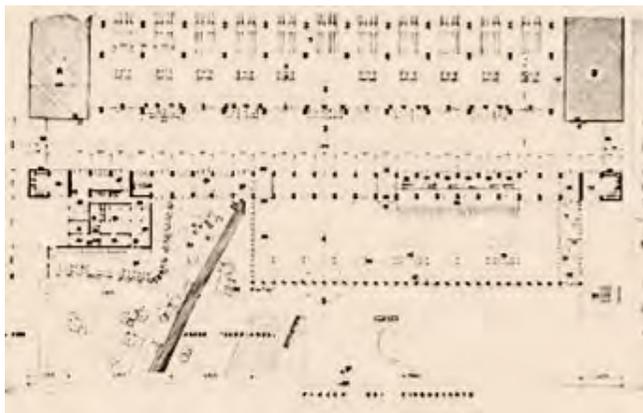
8. LA STAZIONE FERROVIARIA IN ITALIA NEL PERIODO DELLA RICOSTRUZIONE-ROMA TERMINI: ANTECEDENTI



Angiolo Mazzoni, planimetria nuova stazione, prospetti edificio partenze 1938, cappa ristorante, chiostro, atrio-biglietteria, 1943-47

A conclusione dello studio di varie ipotesi, alla fine degli anni '30 si optò per una nuova grande stazione di testa, in superficie, arretrata rispetto all'impianto archeologico delle "Terme di Diocleziano", con notevole beneficio per l'area urbana. L'impianto tipologico originario, progettato da Mazzoni, si articola in due estese volumetrie a sviluppo longitudinale, frammentate in dieci edifici posti in parallelo. Queste dovevano essere raccordate da un gigantesco colonnato fronteggiante la piazza. I 10 edifici vennero completati subito dopo la 2^a guerra mondiale.

8. LA STAZIONE FERROVIARIA IN ITALIA NEL PERIODO DELLA RICOSTRUZIONE: ROMA TERMINI



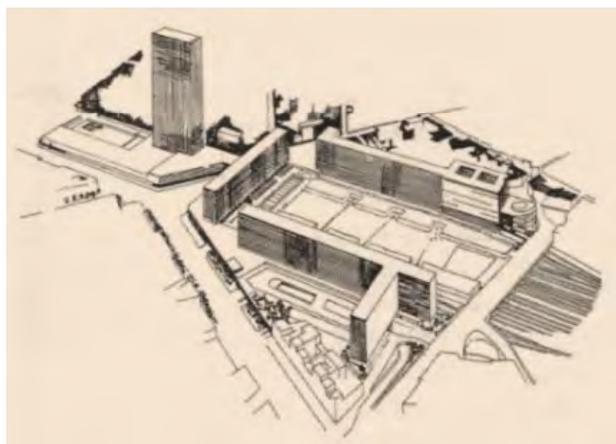
Prospettiva atrio ed edificio frontale, pianta progetto nuova sistemazione e sezione 1948-1950

Per l'edificio frontale, considerando la delicatezza del tema venne indetto un concorso nazionale. I due gruppi vincitori ex aequo, raccolti in unico team (Arch. E. Montuori, Arch. A. Vitellozzi, Ing. L. Calini, Arch. M. Castellazzi, Arch. V. Fadigati, Ing. A. Pintonello), elaborarono il progetto esecutivo del corpo frontale (edificio uffici, atrio biglietteria, galleria di testa, ristorante esterno). La particolare forma ondulata della copertura dell'atrio-biglietteria, assimilabile a quella di un "dinosauro", il cui andamento richiama la forma dell'Aggere Serviane asseconda visivamente il movimento del passaggio dei viaggiatori dalla città al treno.

9. LA STAZIONE FERROVIARIA IN EUROPA NEL SECONDO DOPOGUERRA



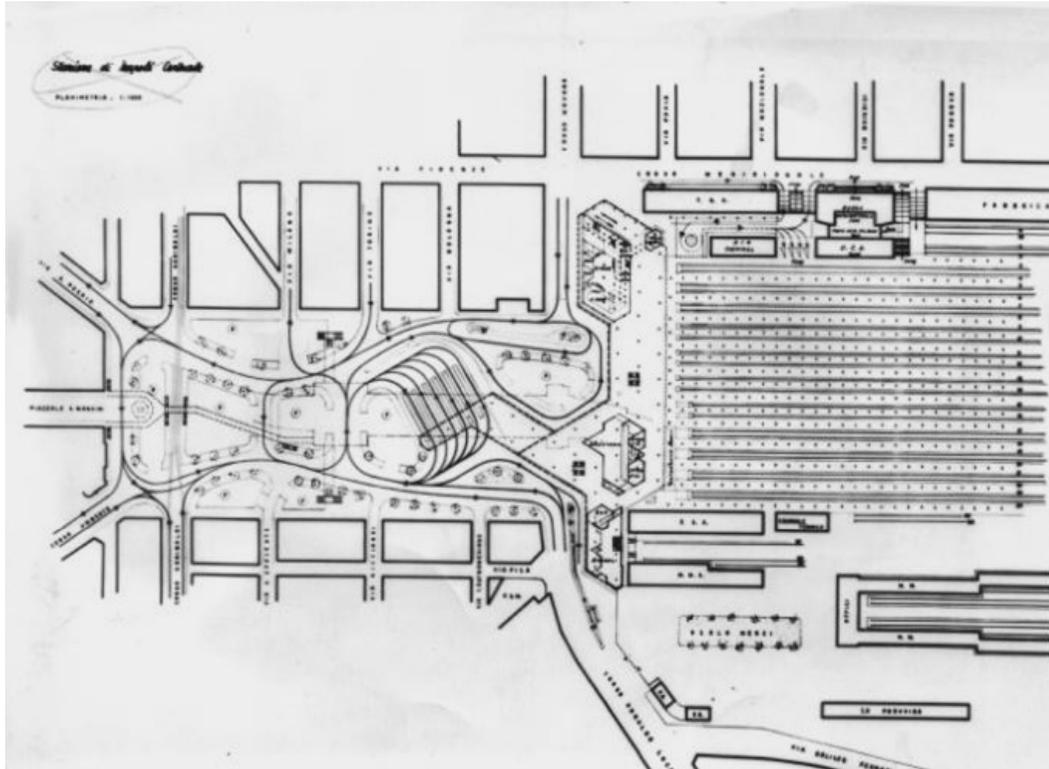
Hauptbahnhof di Monaco: esterno anni '60 e ai nostri giorni.



Gare Montparnasse a Parigi: vista 1965, e ai nostri giorni

Nel secondo dopoguerra, intorno agli anni 1950 e 1960, La stazione si configura sempre più come un "nodo di interscambio", un grande contenitore per funzioni attinenti al trasporto.

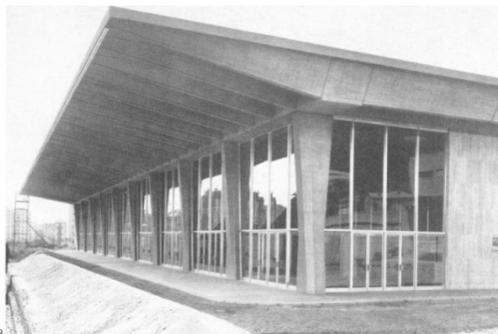
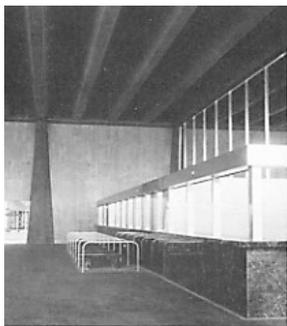
10. LA STAZIONE FERROVIARIA IN ITALIA DAL 1950 AL 1970 : NAPOLI C. LE



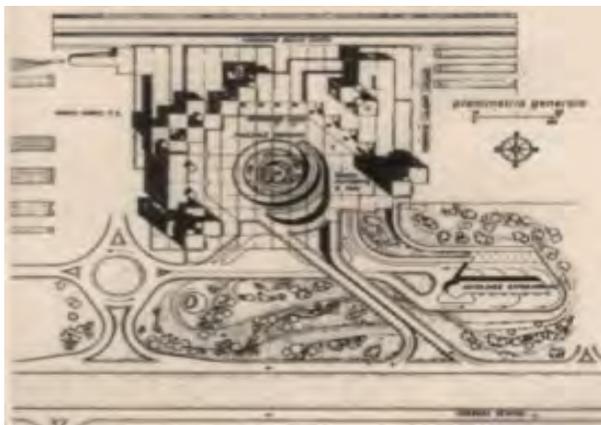
Planimetria della stazione, prospettiva a volo d'uccello, vista dalla torre ee piazza di Napoli C.le

Dal 1951 l'Ufficio Architettura e Fabbricati Civili delle FS è diretto dall' arch. Paolo Perilli, che cura complessi temi di trasformazione e ampliamento, tra i quali il F.V. di *Torino Porta Nuova*, *Padova* e il nuovo F.V. di *Venezia S. Lucia*. A conclusione del "Concorso per il progetto del fabbricato viaggiatori della nuova stazione di *Napoli C.le* ed annessa sistemazione della piazza antistante" indetto dalle FS nel 1954, la commissione giudicatrice non ritenne di nominare un vincitore. L'opera, poi realizzata nell'arco di tempo tra il 1958 e il 1966, rappresenta l'esito di una fusione, coordinata da Perilli, di tre progetti all'origine diversi. (architetti *B. Barinci*, *Corrado Cameli*, *C. Cocchia*, *M. Lombardi*, *B. Zevi*, *G. De Luca*, *L. Piccinato*, *G. Vaccaro* e gli ingegneri *M. Campanella*, *P. Nervi*, e *Ugo Viale*).

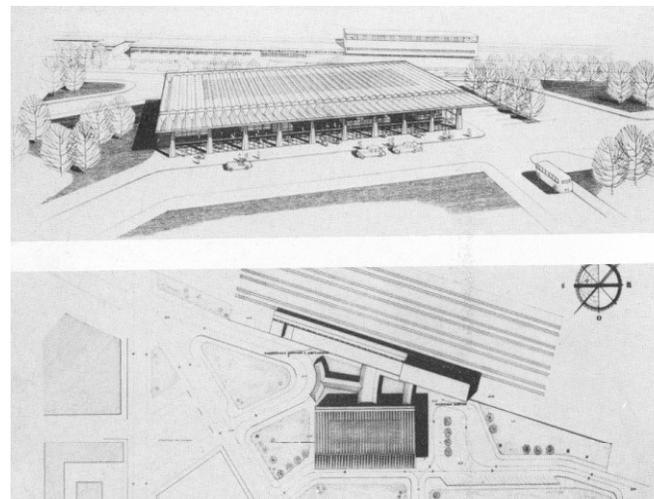
10. LA STAZIONE FERROVIARIA IN ITALIA DAL 1960 AL 1980



*Espressività delle strutture nel F.V. di Savona
(P.L. Nervi, per FS tramite Min. LL.PP.), 196 -1977*

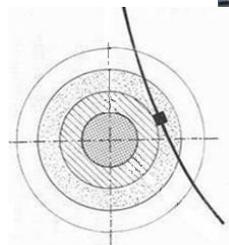


Stazione di Cosenza: planivolumetria generale 1969-1987, anni '80 e atrio ai nostri giorni (arch. S. Rossi, C. Tropea, M. Desideri e Studio P.L. Nervi, per FS tramite Min. LL.PP.)

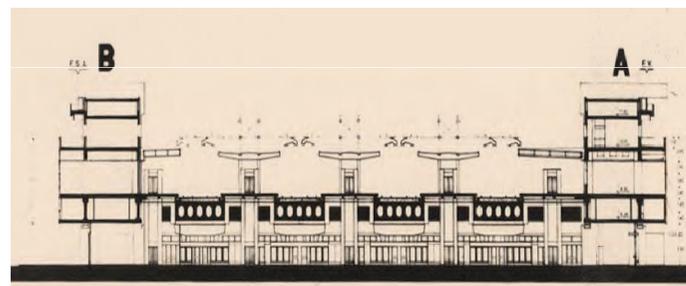


La stazione di Savona progettata da Pier Luigi Nervi nel 1958 con la particolare tecnologia delle strutture in cemento armato a faccia vista e quella di Cosenza del 1969 dove l'edificio perde la sua tradizionale identità configurandosi come "architettura in libera crescita". In questi esempi singolari la morfologia e l'espressività delle strutture giocano un ruolo importante nel costituire l'identità e il carattere architettonico degli edifici.

12. LA STAZIONE FERROVIARIA IN ITALIA DAL 1960 AL 1980



Pescara. Il progetto Ufficio Architettura FS - C. Cameli, R. De Rubertis, L. Cirasiello, C. Columba e Studio G.M. Gelatti per FS (1970 - 1986, a sinistra il vecchio edificio)

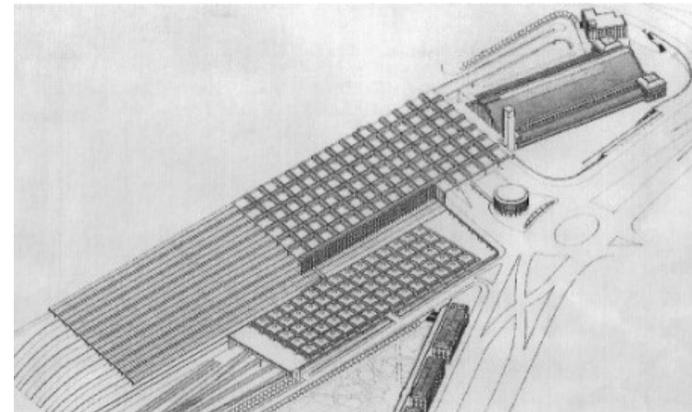


Il complesso edilizio della nuova stazione di Pescara C.le, progettato dall'Ufficio Architettura e Fabbricati Civili delle FS, si configura in modo singolare articolandosi con due volumi gemelli, posti ai fianchi di una grande piastra formata da viadotti affiancati. L'atrio si trova sotto i viadotti, sui quali transitano i treni. I due fronti della città sono riconnessi da strade sottopassanti la stazione.

11. LA STAZIONE FERROVIARIA TRA GLI ANNI 1980 - 2000

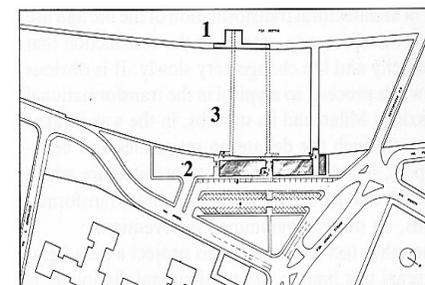


Plastico Stazione di Stoccarda, 1993 e rendering Stazione di Monaco 1995, Von Gerkan, Marg & Partener ; planivolumetria del Terminal tra le Stazioni di King's Cross e St. Pancras, Gruppo Foster e Associates, 1988 Veduta esterna e assonometria della Stazione Puerta de Atocha Madrid, Arch. Rafael Moneo, 1984-1992;



Rispetto alle scelte funzionaliste precedenti, è nei primi anni 1980 che si avverte una decisiva e diffusa inversione di tendenza. Le risposte date dagli architetti in questo ventennio al tema della stazione ferroviaria rivelano, non un'unica tendenza di stampo storicistico, tecnicistico o artistico, ma più approcci isolati, il cui dato comune è l'interesse per il progetto urbano.

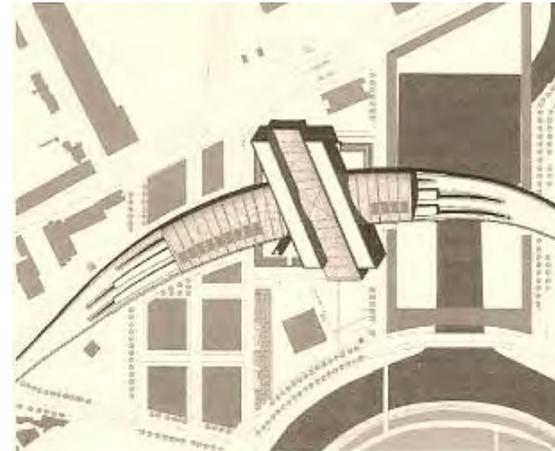
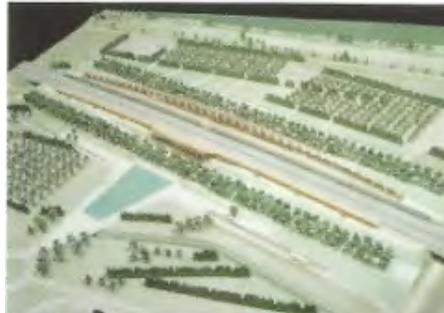
12. LA STAZIONE FERROVIARIA IN ITALIA DAL 1980 AL 2000: GRANDI FIRME



Stazione di Milano Rogoredo, prof. arch. A. Mangiarotti e ing. G. Ballio, C. Raffa, 1989; Air Terminal di Roma Ostiense, arch. J. Lafuente e Studio arch. T. Valle e ing. G. Valle; nuovo accesso laterale alla stazione di Firenze SMN, vista dal piazzale Montelungo e dai binari, arch. G. Aulenti e B. Balestrero, 1990; Stazione. Firenze Statuto, C. Toraldo di Francia, 199; Stazione di Milano Lambrate, 1983 1995, arch.tti Ignazio e Jacopo Gardella e Mario Valle Engineering, vista nuovo FV lato Monte Titano, planimetria con collegamenti

Il tema della "stazione" alla scala architettonica, venne affrontato dalle FS per alcuni casi concreti, attraverso l'incarico a prestigiosi professionisti italiani.

13. LA STAZIONE FERROVIARIA NEGLI ANNI DAL 2000 AD OGGI

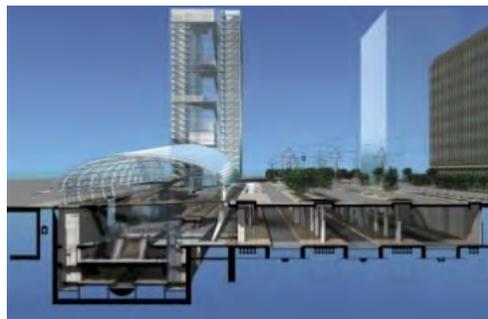


Rendering stazioni TGV di Rhone Alpes Su , Avignon, L'Arbois Aix

Planimetria, spaccato e viste esterna e interna della Stazione Centrale di Berlino

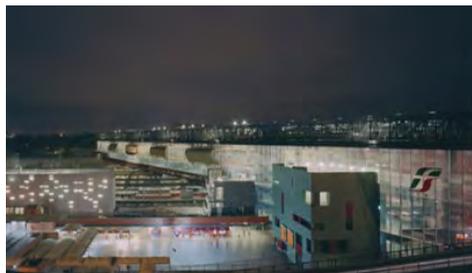
Negli ultimi decenni il progetto della stazione ferroviaria ricerca soprattutto nuove forme architettoniche capaci di esprimere al meglio il ruolo contemporaneo del "terminale" che è decisamente quello di "nodo attrezzato di interscambio modale" aperto alla città. Per quanto riguarda l'assetto spaziale, la maggior parte dei grandi terminal progettati dagli anni '80 ai nostri giorni risponde tipologicamente allo schema di una struttura articolata a più livelli. A tale proposito è da citare la nuova stazione centrale di Berlino (Lehrter Bahnhof), dello studio Von Gerkan Marg e Partners, realizzata tra il 1996 ed il 2006.

13. LA STAZIONE FERROVIARIA NEGLI ANNI DAL 2000 AL 2016 : CONCORSI NUOVE STAZIONI AV

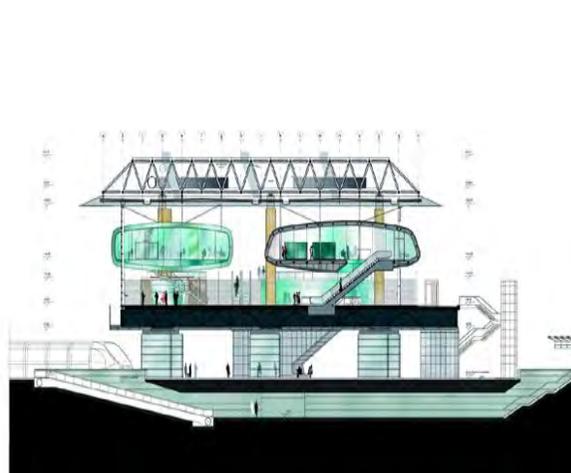


Sulla spinta del processo di rinnovamento delle stazioni italiane, avviato tra la fine degli anni '80, nei primi anni del nuovo millennio si assiste ad un grande rilancio dell'architettura ferroviaria. Il rinnovamento è essenzialmente legato, come in altri paesi esteri, al rilancio del sistema di trasporto ferroviario innescato dai collegamenti veloci. Con la realizzazione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità, nei primi anni 2000 si è imposta la necessità di costruire nuove stazioni che fossero a servizio del "sistema" ma nel contempo da concepire anche come "luoghi per le città". Ferrovie dello Stato Italiane ha adottato per la loro progettazione la formula del Concorso Internazionale, stimolando subito l'interesse dei maggiori architetti e studi internazionali.

13. LA STAZIONE FERROVIARIA NEGLI ANNI DAL 2000 AD OGGI: ROMA TIBURTINA



*Nuova Stazione Tiburtina: planimetria e rendering a volo d'uccello del progetto vincitore 2001.
Vista notturna dell'opera realizzata: piazza ipogea, struttura a ponte e galleria commerciale 2013*



Bandito nel marzo 2001 e conclusosi con la vittoria dello Studio ABDR di Paolo Desideri. Il progetto della stazione fu l'occasione per creare una nuova centralità urbana in grado di riconnettere due quartieri, Pietralata e Nomentano, storicamente separati dalla ferrovia. Alla stazione, pensata come una grande galleria aerea, è affidato il compito di ricucirli, sia attraverso il sistema di servizi contenuti al suo interno, sia attraverso l'elemento del grande boulevard urbano, coperto e sopraelevato, che scavalca i binari.

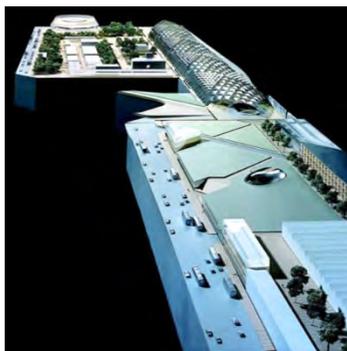
13. LA STAZIONE FERROVIARIA NEGLI ANNI DAL 2000 AD OGGI: TORINO PORTA SUSA



Nuova Stazione di Torino Porta Susa: rendering di concorso e vista atrio opera realizzata 2013)

Il secondo dei concorsi venne bandito nel maggio 2001 per la Nuova Stazione di Torino Porta Susa. Vincitore il gruppo composto da AREP (Capogruppo Jean-Marie Duthilleul e Etienne Tricaud), con Silvio d'Ascia ed Agostino Magnaghi. Il progetto della nuova stazione è inserito nel piano di riassetto urbanistico attuato dal Comune e legato alla realizzazione del Passante ferroviario, al quadruplicamento e all'interramento dei binari esistenti con la creazione di un viale alberato realizzato al di sopra dei binari che ricuce due parti di città, precedentemente separate dalla linea ferroviaria.

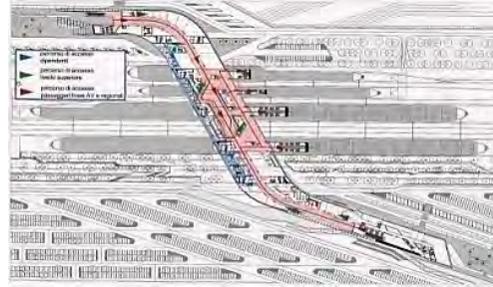
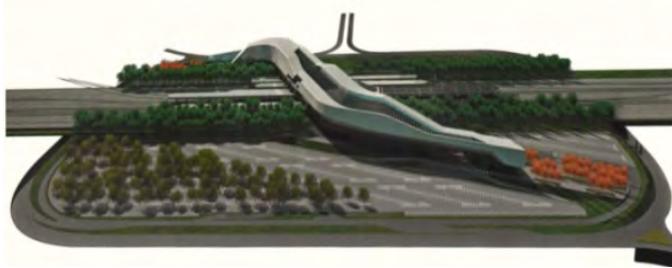
13. LA STAZIONE FERROVIARIA NEGLI ANNI DAL 2000 AL 2016 : FIRENZE BELFIORE



Nuova stazione di Firenze Belfiore: Plastico, planimetria, sezione trasversale e spaccato assometrico

Il concorso per la Nuova Stazione AV di Firenze Belfiore venne bandito nel marzo del 2002, con la partecipazione dei più grandi architetti internazionali. Risultò vincitore il gruppo Foster & Arup. Il progetto ha una "distribuzione verticale": lo spazio interno è aperto a tutta altezza rendendo visibili i treni fin dalla superficie. Scale mobili e tapis roulant inclinati collegano il piano del ferro (sotterraneo) al piano terra, dove sono concentrati tutti i servizi di stazione e alle uscite verso i terminal degli autobus, la fermata del tram, i taxi, i parcheggi e le banchine dei treni regionali.

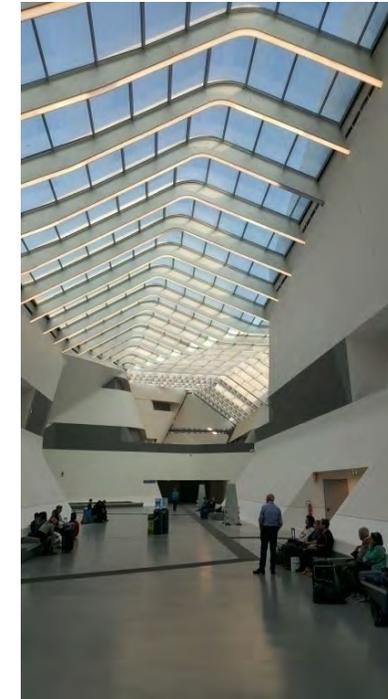
13. LA STAZIONE FERROVIARIA NEGLI ANNI DAL 2000 ALD OGGI: NAPOLI AFRAGOLA



Nuova Stazione di Afragola: rendering volumetrico e planimetria

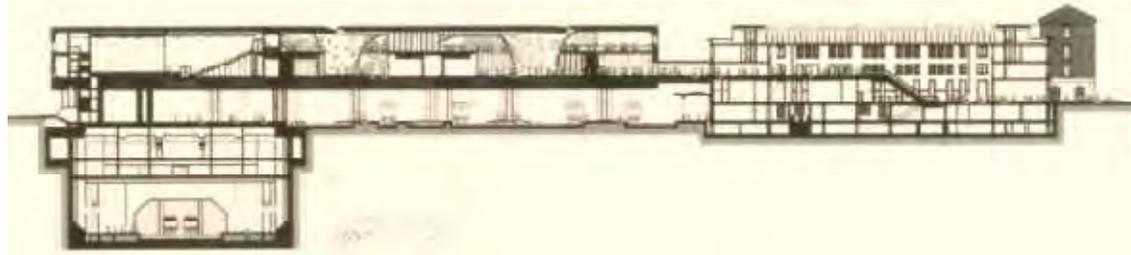


Realizzazione, 2017



Bandito nel gennaio 2003 il quarto dei concorsi, quello per la Stazione di Napoli Afragola; in questo caso risultò vincitore il progetto di Zaha Hadid Architects. Il progetto è connotato da un segno architettonico di forte identità per tutto il territorio. La stazione è concepita come un ponte che, vitalizzato dalle funzioni commerciali, segna un percorso entro un volume di calcestruzzo e vetro che assicura la connessione del tessuto urbano scavalcando la ferrovia.

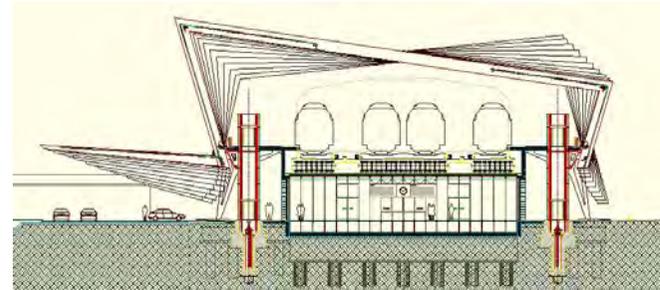
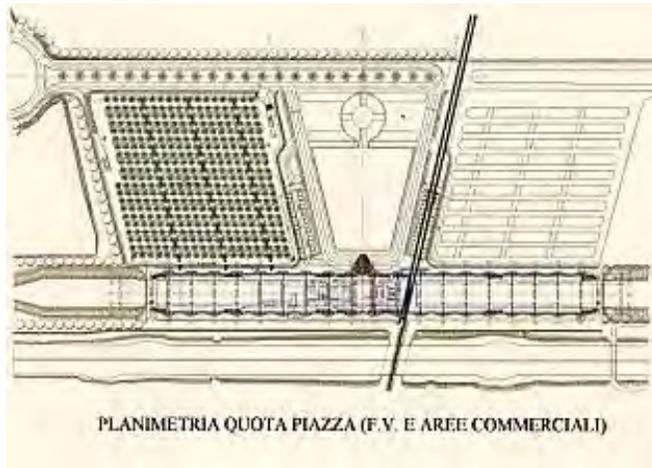
13. LA STAZIONE FERROVIARIA NEGLI ANNI DAL 2000 AL 2016 : NUOVA BOLOGNA C. LE



Stazione AV realizzata nel 2012 e planimetria progetto piastra-ponte per ampliamento stazione

Concorso bandito nel giugno del 2007. La Nuova Stazione Bologna Centrale dovrà integrare quella in sotterranea, già a servizio dell'Alta Velocità, progettata da Italferr (Gruppo FS Italiane) ed inaugurata nel 2012, nonché quella storica. Arata Isozaki ne risultò il vincitore. Integrata con la stazione sotterranea, la nuova Bologna Centrale diverrà fulcro di convergenza del traffico nazionale e internazionale AV, del trasporto regionale e metropolitano e del trasporto pubblico urbano e, attraverso nuovi edifici e nuovi percorsi di collegamento, ricostituirà la maglia del tessuto urbano tra il centro storico e il quartiere della Bolognina, finora interrotta dalla ferrovia.

13. LA STAZIONE FERROVIARIA NEGLI ANNI DAL 2000 AL 2016 : REGGIO EMILIA AV MEDIPOADANA



Reggio Emilia AV Mediopadana: planimetria, rendering, sezione trasversale, vista dall'alto inserimento copertura

Per la Stazione AV di Reggio Emilia, su impulso delle autorità locali, cofinanziatori dell'opera, la progettazione è stata affidata all'architetto Santiago Calatrava, autore anche dei tre progetti per i ponti di scavalcamento all'autostrada. La nuova stazione si sviluppa sul viadotto di Mancasale, del tracciato dei binari della linea ferroviaria AV e delle linea regionale Reggio-Guastalla. L'atrio, i servizi di stazione e ampie aree per future attività, si sviluppano nella parte sottostante il viadotto. La stazione è stata realizzata nel 2013.

Grazie per l'attenzione!

