

#ARELONSITE VISITA 4

A ROMA IN GIRO FRA I BINARI: LA STAZIONE TIBURTINA E IL NUOVO HEADQUARTER DEL GRUPPO BNL/BNP PARIBAS



RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A. LA STAZIONE TIBURTINA

Credit Photo: © Luigi Filetici
Testi: ABDR Architetti Associati

Anno: 2001
Superficie: 32.000 mq
Importo opere: 156 MLN €
Lavori: 2007- 2011

Progettazione Architettonica e Coordinamento Generale:

ABDR Architetti Associati - Maria Laura Arlotti, Michele Beccu, Paolo Desideri, Filippo Raimondo; con Arch. Mauro Merlo, Arch. Nicolas Cazzato

Coordinamento Generale:

Drees&Sommer Italia Engineering Ingegneria

Strutture: Ing. Ezio Maria Gruttadauria, Ing. Massimo Majowiecki

Impianti termofluidici:

Proger S.p.A., Ing. Remo Massacesi

Impianti elettrici: Manens Intertecnica S.r.l.

Consulenti Bioclimatica: Arch. Valerio Calderaro

Geotecnica: Ing. Augusto Desideri

Illuminotecnica: Ing. Ettore Mariotti

Strutture acciaio e vetro:

MEW Manfroni Engineering Workshop

Direzione Lavori: ITALFERR S.p.A. ABDR Architetti Associati (Direzione artistica)

General Contractor: Coopsette Soc. Coop.

IL PROGETTO

Destinata a diventare una piazza urbana oltre che il principale scalo romano e nodo dell'alta velocità, è un totale progetto di riqualificazione ambientale, urbana e più strettamente ferroviaria: la nuova stazione Tiburtina è un'architettura all'avanguardia per tecnologia e design e un edificio intelligente, progettato secondo strategie bioclimatiche volte al risparmio energetico, in linea con gli obblighi del Protocollo di Kyoto. Il progetto si inserisce in un nodo funzionalmente articolato e cruciale della realtà romana e gli obiettivi preposti del gruppo ABDR sono stati quelli di mettere in relazione tutte le funzioni di scambio gomma-ferro, pubblico-privato, urbano-extraurbano, creando un sistema direzionale,

CON IL PATROCINIO DI



CON IL CONTRIBUTO DI





#ARELNSITE

ASSOCIAZIONE REAL ESTATE LADIES

commerciale, ricettivo e culturale che riconnettesse fisicamente i quartieri Nomentano e Pietralata da sempre separati dalla ferrovia

Si tratta della composizione di aspettative e interessi differenti: da una parte le esigenze di controllo e di separazione necessarie alla gestione di una grande stazione ferroviaria per il traffico internazionale, alta velocità e regionale, dall'altra la necessità di costruire una grande piazza urbana, una sorta di monumentale "boulevard" sopraelevato che risolvesse la connessione tra i due quartieri. La grande galleria pedonale costruita sul sedime ferroviario può concretamente proporsi non solo come Stazione-Ponte, ma anche come grande piazza urbana coperta, occasione di scambio sia intermodale che sociale e urbano.

In questa operazione di innovazione tecnologica e spaziale si può rintracciare anche la reinvenzione della tipologia ottocentesca della grande galleria vetrata. Una grande "barra" luminosa, un volume vetrato lungo circa 350 metri e largo 60 sospeso sui binari ed appoggiato sui due atrii urbani di Nomentano e Pietralata, ai quali si affida il compito di collegare la Stazione con le piazze, i flussi di traffico, le utenze complesse dei contesti circostanti. La stazione si costruisce sulla piattaforma metallica esistente, orientata secondo il sistema delle giaciture urbane preesistenti. Questa poggia su una serie di piloni fondati sulle banchine e pone la quota della stazione ferroviaria, nonché dell'intero boulevard architettonico, a +9,00 metri dalla quota dei binari. A causa delle sensibili oscillazioni a cui è sottoposto l'impalcato della grande piastra, la struttura resistente è concepita come una "grande copertura", un grande tetto metallico costituito da una struttura reticolare estradossata. Un "riparo sovrano" al quale sono appesi i volumi semitrasparenti che ospiteranno le funzioni di maggiore pregio: vip lounges, internet offices, uffici privati e ristorazione. La loro sagoma è suggestivamente incorniciata dall'involucro di vetro, che è sospeso alla copertura metallica ed appoggiato alla piastra esistente. La scelta di un assetto "tutto appeso" è in grado di ottimizzare le campate strutturali, contrastando le criticità derivanti dalle vibrazioni trasmesse dal traffico ferroviario e dall'azione del vento (vincitore del premio Eurosolar Italia edizione 2002).

CON IL PATROCINIO DI



CON IL CONTRIBUTO DI



ASSOCIAZIONE REAL ESTATE LADIES

via Nerino 5 - 20123 Milano (Italia) | Partita IVA /C.F. 97443470154
Phone: + 39 72 529 02 555 | Fax: +39 02 86 452 597 | arel@arelitalia.com

www.arelitalia.com