

Annodamento dei margini urbani. La proposta per la trasformazione dell'asse ferroviario Tiburtina - Termini

di Franco Purini

Dipartimento di Architettura e Progetto, Università di Roma "Sapienza", via A.Gramsci 53,
00197 Roma, Italia.

E-mail: franco.purini@uniroma1.it

Keywords: annodamento urbano, margine urbano, stazione ferroviaria.

Abstract

La richiesta e la localizzazione dell'intervento richiamano con evidenza il ruolo fondativo dell'opera pubblica nella costruzione della città. Lo confermano molti elementi che contraddistinguono l'attuale assetto funzionale dell'area interessata, fenomeni apparentemente disarticolati e caotici, ma in cui si colgono straordinarie potenzialità, specie nella reciprocità e nelle interrelazioni delle forme che caratterizzano il tessuto insediativo, la morfologia e l'ambiente geografico, anche nella storicità dei processi trasformativi.

L'area di progetto esprime con evidenza una condizione di confine tra due distinte situazioni insediative: il quartiere Nomentano che è parte della città consolidata e i quartieri Pietralata e Tiburtino, contraddistinti dai caratteri tipici delle più recenti periferie residenziali. Va poi considerata l'intera direttrice Tiburtina, servita dalla Linea B della Metropolitana, che è di supporto ad una cospicua costellazione di quartieri residenziali, d'iniziativa pubblica e privata e, in qualche caso, spontanea.

Molteplici riferimenti identificativi e strutturati a ridosso di altri incompiuti, disarticolati e con identità urbana confusa, esprimono con forza la domanda di strategie di riqualificazione, di ammagliamento e valorizzazione dei luoghi.

Altrettanta importanza rivestono i rapporti tra il sistema ambientale e il sistema ferroviario.

Il progetto affronta questi problemi, volendo contribuire alla riqualificazione e al riequilibrio degli spazi e delle infrastrutture fortemente compromessi, utilizzando e potenziando gli elementi ambientali di particolare interesse.

La sua natura razionale e ordinatrice ne ha intrecciato i contenuti e le potenzialità, nel senso che l'organismo architettonico è strutturato da una concezione unitaria in rapporto alla composizione urbana e alle stratificazioni architettoniche che segnano l'identità e la riconoscibilità del contesto.

La richiesta e la localizzazione dell'intervento richiamano con evidenza il ruolo fondativo dell'opera pubblica nella costruzione della città. Lo confermano molti elementi che contraddistinguono l'attuale assetto funzionale dell'area interessata, fenomeni apparentemente disarticolati e caotici, ma in cui si colgono straordinarie potenzialità, specie nella reciprocità e nelle interrelazioni delle forme che caratterizzano il tessuto insediativo, la morfologia e l'ambiente geografico, anche nella storicità dei processi trasformativi.

L'area di progetto esprime con evidenza una condizione di confine tra due distinte situazioni insediative: il quartiere Nomentano che è parte della città consolidata e i quartieri Pietralata e Tiburtino, contraddistinti dai caratteri tipici delle più recenti periferie residenziali.

La prima situazione, fortemente strutturata e con basso livello di trasformabilità, esprime le sue vocazioni funzionali in alcune condizioni emblematiche: la terziarietà diffusa del quartiere Salario-Trieste; le attività commerciali di Piazza Bologna; le attività indotte dalla presenza dell'Università e del Policlinico; importanti attività connesse in quelle zone al trasporto pubblico e privato.

L'altra è invece caratterizzata da brani di tessuto residenziale anni '50/'60, con alta densità, bassa qualità urbana, pochissima strutturazione degli spazi pubblici e di servizio, elevatissimo grado di trasformabilità specie a ridosso della direttrice Tiburtina, su cui si concentrano molteplici situazioni di degrado e precarietà. Va poi considerata l'intera direttrice Tiburtina, servita dalla Linea B della Metropolitana, che è di supporto ad una cospicua costellazione di quartieri residenziali, d'iniziativa pubblica e privata e, in qualche caso, spontanea.

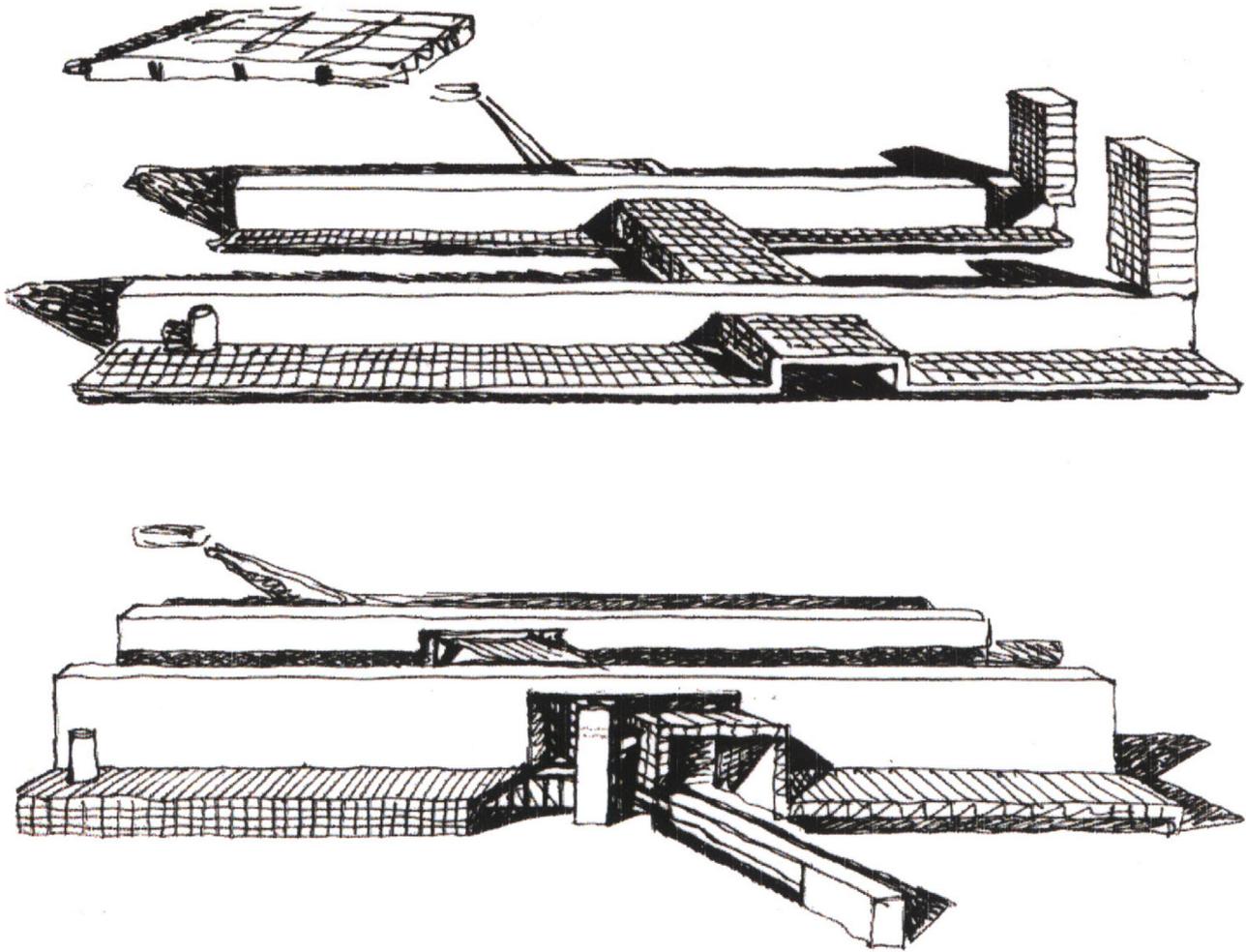
Molteplici riferimenti identificativi e strutturati a ridosso di altri incompiuti, disarticolati e con identità urbana confusa, esprimono con forza la domanda di strategie di riqualificazione, di ammagliamento e valorizzazione dei luoghi. Altrettanta importanza rivestono i rapporti tra il sistema ambientale e il sistema ferroviario.

La stazione e lo scalo Tiburtino hanno occupato progressivamente la valle del Fosso di Pietralata, una valle importante nella geografia della città: per le emergenze collinari, totalmente urbanizzate del quartiere Nomentano ad ovest dell'asse e per il colle di Pietralata ad est, antica tenuta agricola segnata dalla valle dell'Aniene, dal crinale di via dei monti Tiburtini e dal declivio ad ovest verso il Fosso di Pietralata.

Il declivio, in particolare, con il suo verde ancora consistente, insieme a pochi altri elementi naturali dell'antico fosso continua ad essere importante per il suo contributo all'identità del paesaggio, nonostante le forti antropizzazioni in corso che tendono a modificarne del tutto l'identità e la riconoscibilità. Fanno ancora parte del paesaggio dell'area: un filare di tigli parallelo alla ferrovia e i filari verdi della Tiburtina; il parco del cimitero monumentale del Verano; il complesso di Villa Narducci, progettato nel 1926 da Innocenzo Sabatini; il sistema radiale del quartiere Nomentano, convergente su Piazza Bologna e sull'emergenza ridolfiana dell'Ufficio Postale.

A questo sistema si contrappone il carattere del paesaggio urbano circostante, nei suoi caratteri edilizi, con la scarsa qualità degli edifici di margine del quartiere Nomentano, le frange degradate lungo le vie dei Monti di Pietralata

Fig. 1 - Tiburtina train station, project competition.
Sources: author's sketches, 2001.



e di Portonaccio, l'insediamento spontaneo lungo la via Tiburtina in direzione centro e, soprattutto, l'attuale sistema infrastrutturale degli spazi connettori pubblici, inaccettabile per ragioni ambientali, percettive e formali.

Il progetto affronta questi problemi, volendo contribuire alla riqualificazione e al riequilibrio degli spazi e delle infrastrutture fortemente compromessi, utilizzando e potenziando gli elementi ambientali di particolare interesse.

Lo svolgimento del progetto, che ha portato a questa soluzione, ha fatto suoi gli obiettivi e le strategie del Piano di Assetto (1994) tra la Regione Lazio, la Provincia di Roma, il Comune e FS Spa (1995). Questi obiettivi riguardano a tre tipi di trasformazioni:

1 - potenziamento del nodo ferroviario Tiburtino destinato a divenire il più importante nodo di scambio della rete di mobilità urbana e dell'area metropolitana romana e scalo delle linee nazionali ed internazionali ad alta velocità;

2 - avvio della realizzazione di un nuovo luogo aggregatore per la città, nuova centralità di riferimento nei processi trasformativi e di sviluppo, costruito su concetti di polifunzionalità e complementarietà rispetto al comprensorio limitrofo di Pietralata, sede di funzioni direzionali, terziarie e di servizi commerciali, ricreativi, culturali e ricettivi; in sostanza, l'attribuzione di un nuovo significato urbanistico alla fascia ferroviaria-industriale, che si sviluppa in direzione nord-sud, dall'Aniene fino a San Lorenzo;

3 - avvio di un processo di riqualificazione urbana, attraverso il declassamento della circonvallazione Nomentana a strada urbana, creazione di parchi urbani, riconnessione dei quartieri separati dalla ferrovia attraverso la progettazione di nuovi elementi unificanti (percorsi pedonali, piazze, spazi pubblici). Con riferimento al primo punto e in stretto coordinamento con le

A new focus for the city.

The design proposal for the new Roma Tiburtina high-speed railway station.

The demand for this regeneration project and its location are forceful reminders of the founding role that public works have in the construction of the city of Rome. Many elements that distinguish the current operational layout of the area covered by the project confirm this, phenomena that seem at first glance to be fragmentary and chaotic but that offer extraordinary potential, especially as regards the reciprocal nature of, and interrelationships between, the forms that characterise the urban fabric, the geographic environment and terrain, as well as aspects concerning how development has come about over time.

The area affected by the project is clearly a border area between two distinct urban zones: the Nomentano district, which is part of the city proper, and the districts of Pietralata and Tiburtino, which feature the typical characteristics of more recent residential suburban areas.

The former, which is highly built up and offers few opportunities for redevelopment, reveals the functional roles it is best suited to carry out in a handful of emblematic aspects: the widespread service sector of the Salaria-Trieste district; the shops in Piazza Bologna; the businesses that revolve around the university and hospital; and important activities relating to public and

Fig. 2 - Tiburtina train station, rendering of "Bocca Tiburtina".
Sources: Purini-Thermes Studio, 2001.



private transport in those areas.

In contrast, the latter is characterised by fragments of high density 1950s and '60s housing, poor urban quality, a lack of suitable public and service areas and a high potential for redevelopment, particularly near the Tiburtina road, along which we find several examples of decay and instability. Then we should move on to consider the entire length of the Tiburtina road, linked to Line B of Rome's Metro system, which serves a vast constellation of public and privately built residential districts and, in some cases, spontaneous urban development.

A number of well-constructed landmarks of clear identity-generating value located alongside others that are unfinished, fragmentary and marked by a confused urban identity emphatically demand regeneration strategies and strategies for the re-incorporation and improvement of these areas.

The relationship between the environment and the railway system is equally important.

The Tiburtino railway yard and station have slowly but surely taken over the Fosso di Pietralata valley, an important area in terms of the city's geography due to the presence of hills entirely occupied by the Nomentano district to the west of the route and the hill of Pietralata to the east, an old agricultural estate characterised by the presence of the Aniene valley, from the crest of Via dei Monti Tiburtini to the western slope towards Fosso di Pietralata.

previsioni infrastrutturali del Progetto Direttore dei comprensori direzionali, è stato definito il nuovo quadro dell'accessibilità viaria alla stazione Tiburtina e il suo ruolo di scambiatore di trasporto pubblico bus-terminal urbano, metropolitano, regionale ed interregionale interconnesso con parcheggi di scambio, con la stazione della Linea B della Metropolitana e con la stazione ferroviaria.

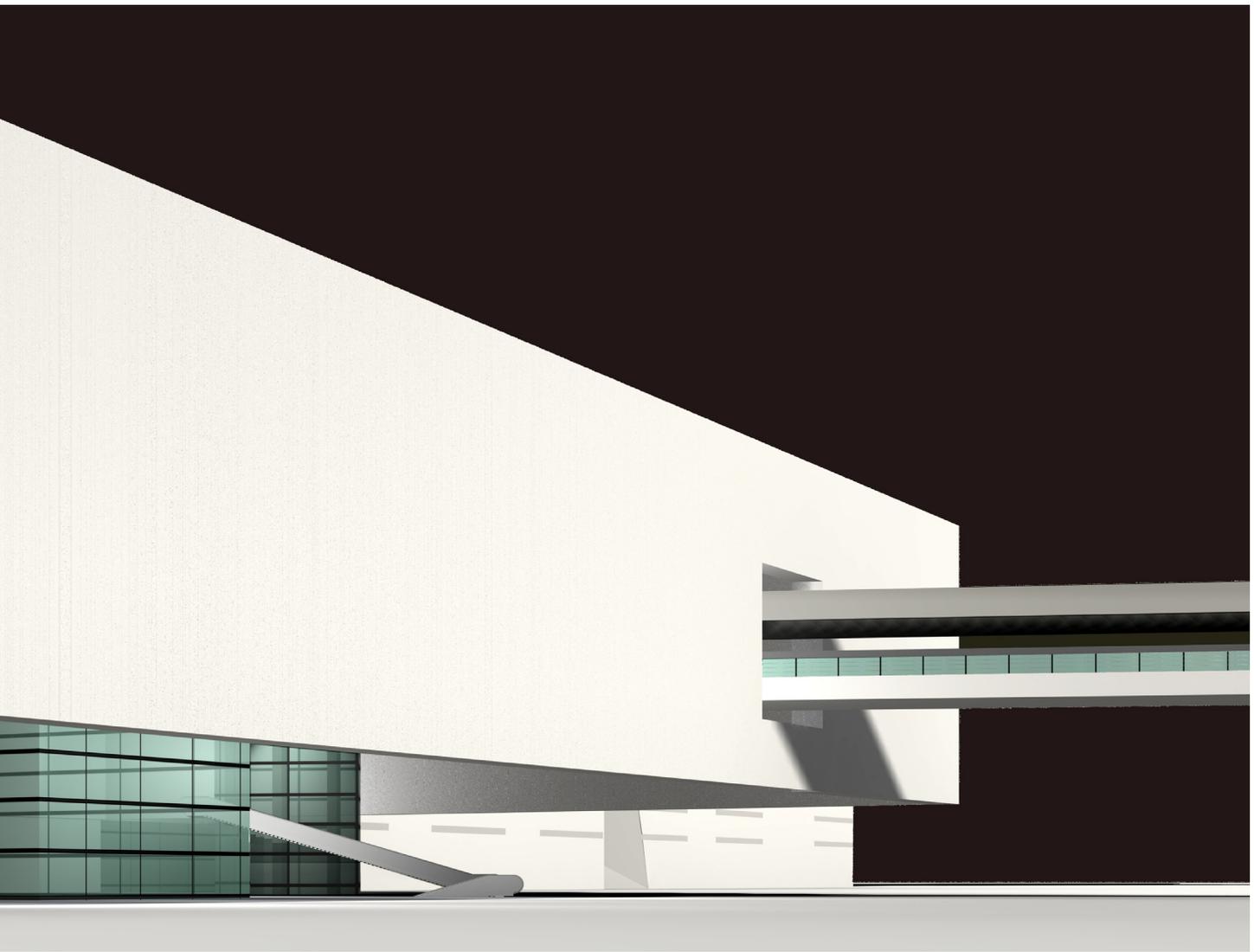
L'obiettivo di nuova centralità urbana è sottolineato dalla scelta di collocare il baricentro di tale importante nodo di scambio su una piastra artificiale, attraverso una soluzione compatta ed integrata che renda accessibile il nodo stazione dai due fronti, Pietralata e Nomentano.

Gli elementi portanti della riqualificazione ambientale ed urbanistica dell'intero quadrante sono individuati nella circoscrizione Nomentana; nella creazione di parchi urbani; nella riconnessione pedonale tra i quartieri separati dal fascio dei binari; nella progettazione di piazze e spazi pubblici, elementi unificanti dell'intero sistema.

I caratteri dello spazio pubblico, le politiche urbanistiche in atto, le connessioni urbane, il rispetto della morfologia, la necessità di includere nella progettazione il paesaggio naturale e urbano, sono elementi che hanno influenzato il progetto.

La natura razionale e ordinatrice del progetto ne ha intrecciato i contenuti e le potenzialità, nel senso che l'organismo architettonico è strutturato da una concezione unitaria in rapporto alla composizione urbana e alle stratificazioni architettoniche che segnano l'identità e la riconoscibilità del contesto. Le funzioni e le attività interne all'organismo architettonico, articolate in comparti distinti, sono parti di un unico sistema spaziale.

Sono capisaldi e riferimenti urbani:



a livello di macrosistema:

- l'organizzazione spaziale e tipologica del sistema nodale ferroviario;
 - l'asse della via Tiburtina e il riassetto dei punti di svincolo;
 - la Nuova Circonvallazione Interna e i punti di connessione con la Tiburtina e con via dei Monti Tiburtini;
 - gli attraversamenti esistenti e quelli programmati tra il quartiere Pietralata e il quartiere Nomentano
 - la Linea B della Metropolitana;
 - la piastra strutturale, supporto della nuova stazione ponte.
- con riferimento all'area Nomentana:
- il tessuto urbano consolidato del quartiere Nomentano, la sua struttura radiale e i due poli interconnessi di piazza Bologna e piazzale delle Provincie;
 - il viale della Circonvallazione Nomentana;
 - l'asse di via Lorenzo il Magnifico che collega, anche visivamente, piazza Bologna e il piazzale della Stazione Tiburtina;
 - il fronte edilizio del quartiere Bologna sul nuovo viale della Circonvallazione Nomentana;
 - l'attuale stazione Tiburtina;
 - la stazione della Linea B della Metropolitana;
 - i confini murari e il verde del Cimitero Monumentale del Verano;
 - il grande piazzale triangolare previsto nella zona antistante la stazione, da realizzare attraverso il ridisegno dei parcheggi pubblici (taxi, ATAC e autobus extraurbani);
- con riferimento all'area Pietralata:
- la nuova Circonvallazione Interna, vero e proprio by-pass della Tangenziale Est esistente;

The slope in particular – which still features a fair amount of vegetation, along with a handful of other natural features pertaining to the old gully – continues to be important due to its contribution to the landscape's identity, despite the high level of human intervention underway, which tends to utterly modify its identity and recognisability. The following elements are still features of the area's landscape: a row of lime trees running parallel to the railway track and rows of trees in Tiburtina; the parkland pertaining to Verano's monumental cemetery; the Villa Narducci estate, designed in 1926 by Innocenzo Sabatini; the radial network of the Nomentano district, which converges on Piazza Bologna; and the post office building designed by Ridolfi.

The construction of the surrounding urban landscape contrasts with this environment, due to the poor quality of the buildings on the edge of the Nomentano district, the derelict fringes along the streets of Via dei Monti di Pietralata and Via di Portonaccio, the spontaneous, unplanned district along the Via Tiburtina heading towards the city centre and, above all, the current infrastructure system of connecting public places, which is unacceptable due to environmental, visual and formal reasons.

The design project tackles all these problems in an attempt to help regenerate and restore the balance of seriously inadequate spaces and infrastructure, using and strengthening

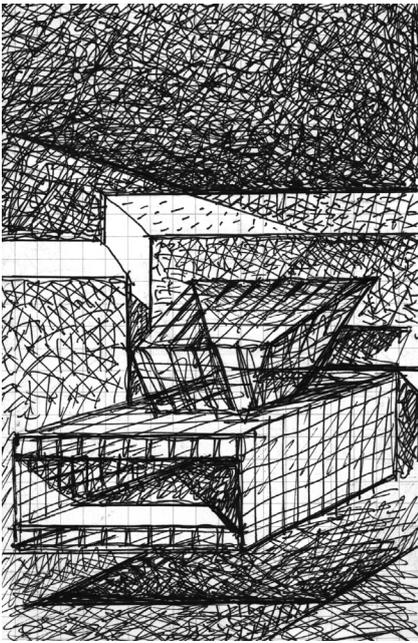
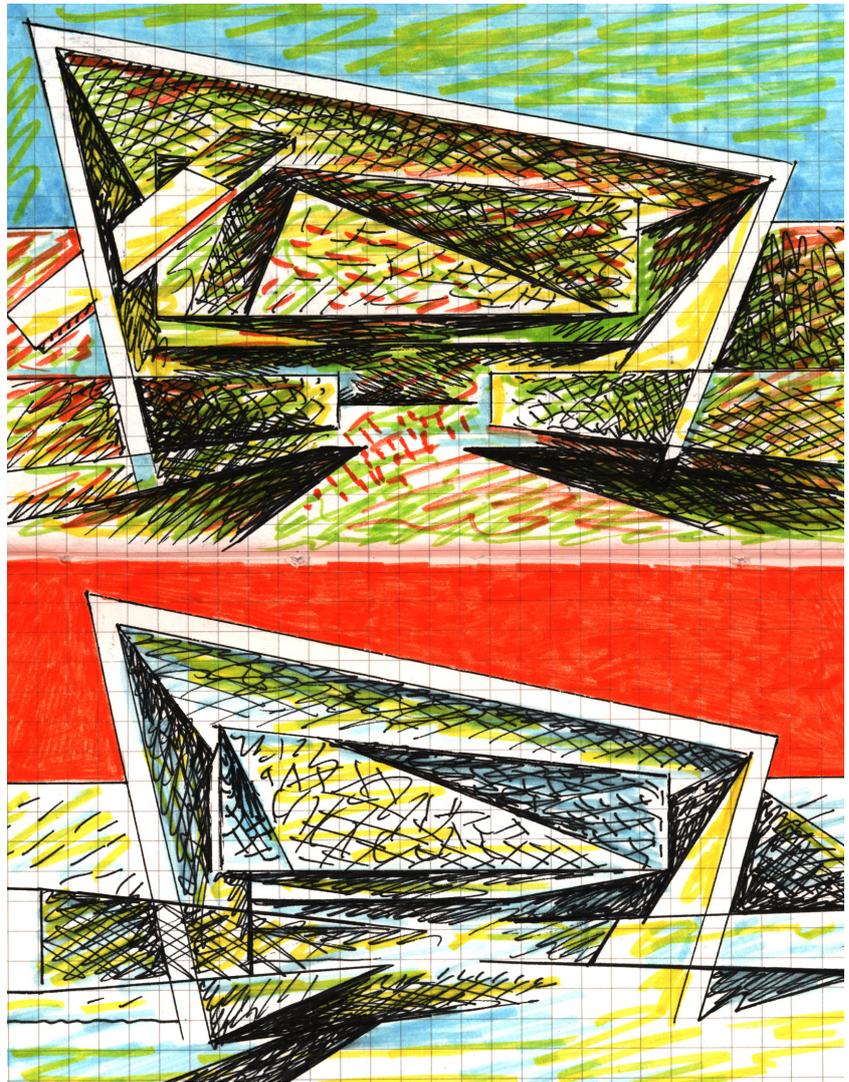


Fig. 3-4 - Tiburtina train station, project competition.

Sources: author's sketches, 2001.



particularly interesting environmental features. The project's development, which led to this solution, adopted the objectives and strategies of the 1994 Piano di Assetto redevelopment plan agreed between Regione Lazio (Lazio's regional government), Rome's provincial government, the city council and FS S.p.A., the Italian rail transport company (1995). These objectives target three areas of redevelopment:

1 – the expansion of the Tiburtino railway hub, which will become the most important interchange in the urban transport network, as well as in Rome's metropolitan area, and a railway yard for national and international high-speed railway lines;

2 – the completion of a new meeting place for the city, a new focus for regeneration and development processes, built with a view to ensuring its multi-purpose and complementary role as regards the neighbouring district of Pietralata, the location of businesses, services and sales activities, recreation, culture and hospitality; in short, the attribution of a new purpose, in town planning terms, to the railway/industrial strip that stretches in a north/south direction from Aniene to San Lorenzo;

3 – the launch of an urban regeneration process involving the downgrading of the Nomentana bypass to a normal city street, the creation of city parks, the restoration of connections between districts separated by the railway thanks to the design of new unifying features

- la via dello scalo Tiburtino, importante parallela alla nuova Circonvallazione, sulla quale graverà la parte più consistente del traffico;
- il futuro Centro Direzionale avrà una forte relazione con il nuovo sistema ferroviario;
- la rotonda prevista dal Piano, significativa cerniera tra l'asse della Stazione Ponte e l'asse di scavalco del sistema;
- il Parco di Pietralata che svolgerà un ruolo fondamentale nella riqualificazione urbana del quartiere e dell'intera città;
- il quartiere nato a ridosso delle vie dei Monti di Pietralata e di Portonaccio che richiede un coinvolgimento nelle future azioni di trasformazione e riqualificazione.

La nuova centralità urbana che il bando persegue può trovare qualche resistenza alla macroscale, nel fatto che Roma Tiburtina, nonostante la posizione strategica e l'importanza dell'intervento previsto, rischia di conservare nella considerazione dell'utenza un ruolo di stazione periferica con scarsa capacità di osmosi con la città; di diventare un polo di attrazione solo delle zone che gravitano in modo naturale e diretto su di esso, mantenendo nell'ambito urbano un ruolo marginale e limitato.

A fronte di queste difficoltà, la ristrutturazione del Nuovo Nodo Tiburtina potrebbe essere un'occasione irripetibile per procedere all'unificazione della gestione di Tiburtina e di Termini in un unico impianto che, utilizzando in modo coordinato e sinergico il fascio dei binari di testa di Termini e quello dei binari passanti di Tiburtina, da una parte, permetterebbe la realizzazione di un modello di servizio ottimale per tutta la mobilità su ferro interessante Roma; dall'altra, estenderebbe ad ambedue gli impianti quei collegamenti

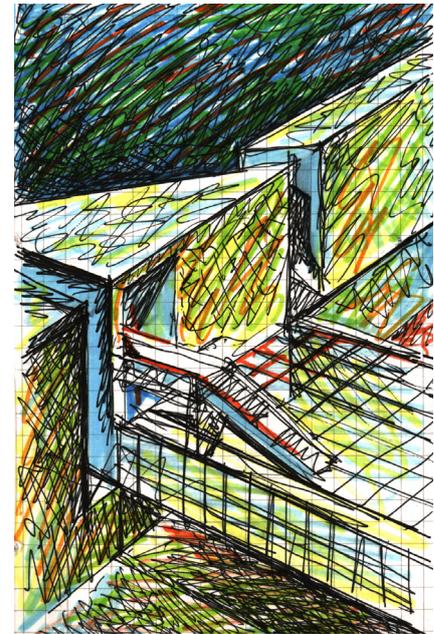
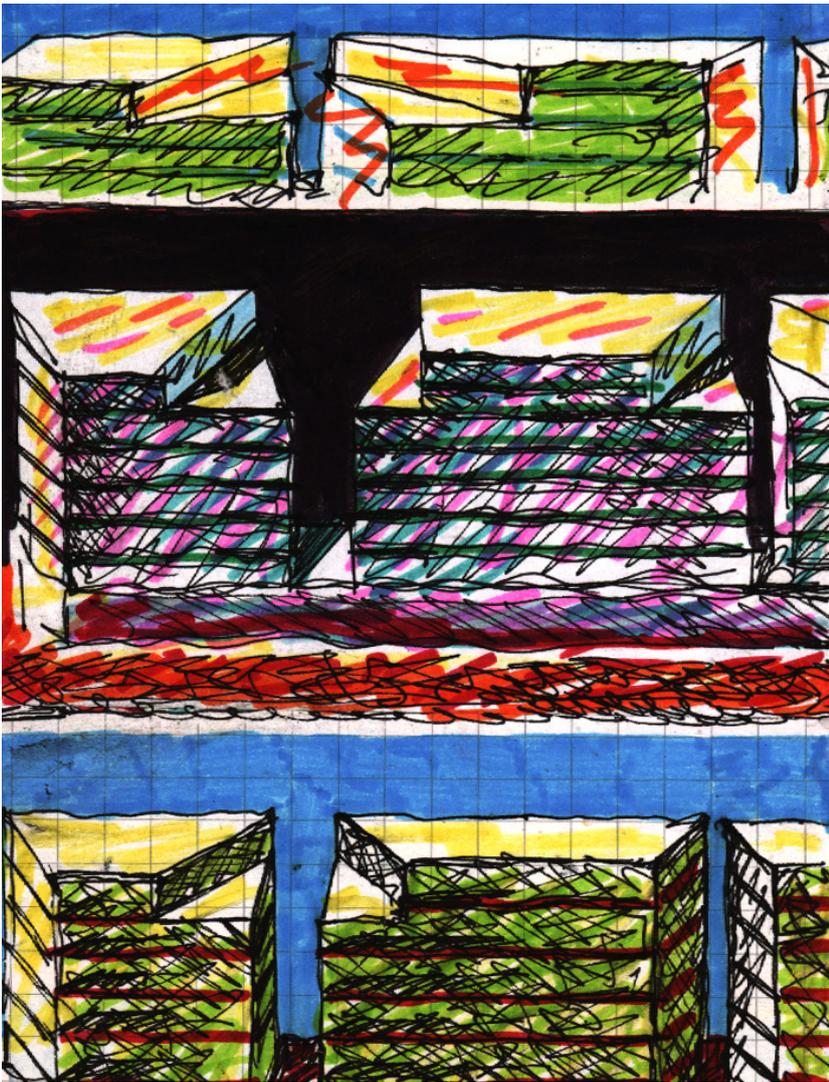


Fig. 5-6 - Tiburtina train station, project competition.

Sources: author's sketches, 2001.

urbani dei quali oggi gode Roma Termini.

L'unificazione delle due stazioni permetterebbe di ampliare l'offerta su ferro concependo una ripartizione ottimale del servizio viaggiatori che appoggia:

Il progetto è articolato nelle tre aree che costituiscono il nuovo Nodo: il polo ovest lato Nomentano, il polo est, lato Pietralata e la stazione-ponte, e acquisisce al suo interno le opere già realizzate ("stralcio 2000"): l'impalcato della piastra di attraversamento del fascio dei binari; il prolungamento del sottopasso fino al fronte Pietralata; l'adeguamento di prima fase dei marciapiedi ferroviari e le relative pensiline.

Il Polo Nomentano

- riorganizzazione del piazzale ovest, spazio pubblico di accesso alla stazione e punto di scambio tra autolinee e bus urbani, stazionamento dei mezzi pubblici e privati e accesso alla Metro.

La soluzione prevede il ridisegno e la relativa copertura della grande area che il Piano di Assetto assegna a due parcheggi di autobus e alla viabilità direttamente attinente alle funzioni ferroviarie. Da una delle due aree parte un sottopasso che consente di raggiungere in modo diretto il livello -1, le sue funzioni commerciali, la stazione della Metro, i sottopassi ferroviari;

- hall di stazione, appartenente al comparto STA, a q.(21.00), coincidente con la q.(0.00) di progetto, costruita in gran parte sull'area resa libera dalla demolizione dell'attuale stazione. In essa convergono arrivi e partenze attraverso un complesso sistema di elementi di comunicazione verticale (scale fisse e mobili, ascensori) che collegano questa quota (0.00) al livello (- 4.00)

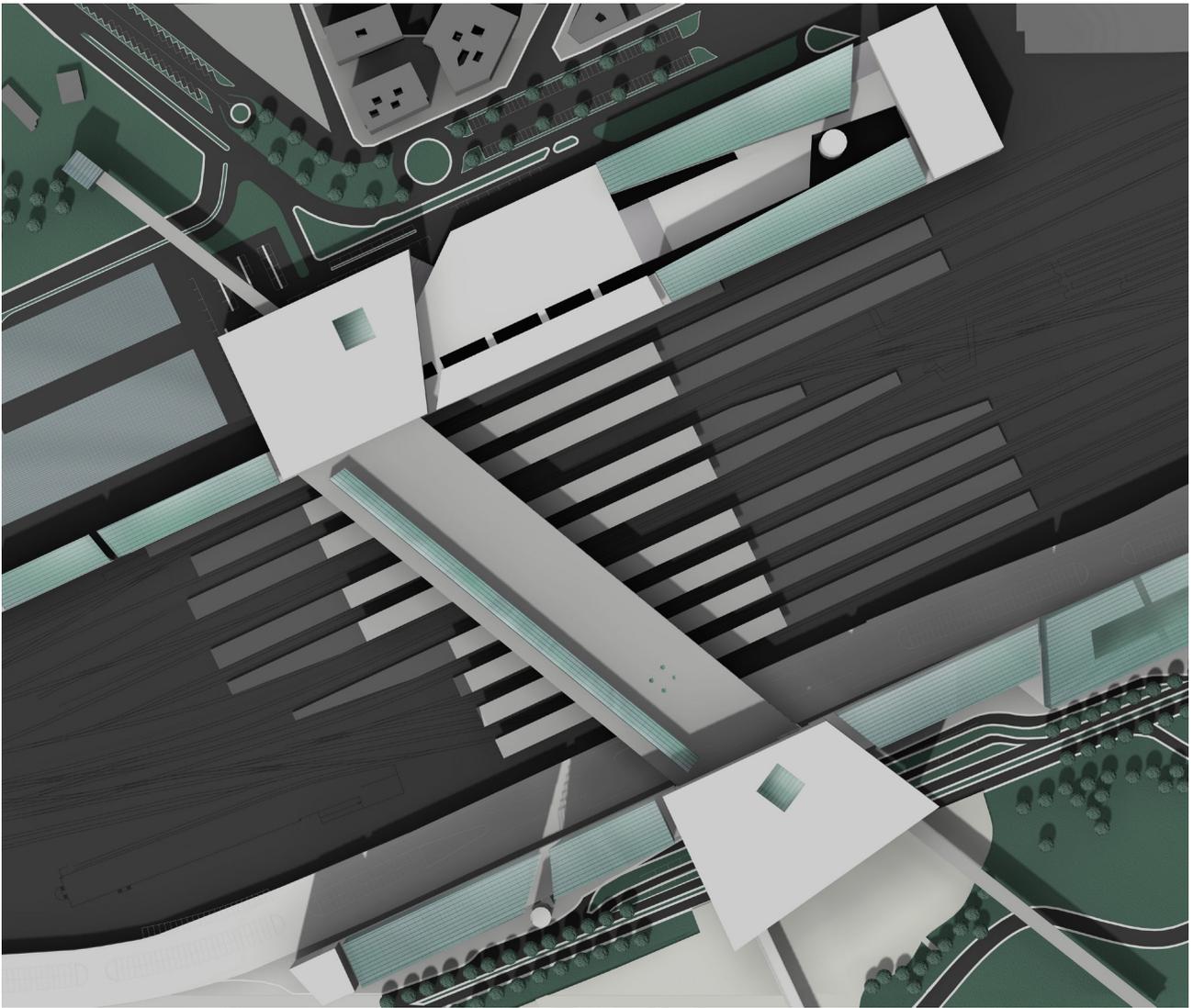
(such as footpaths, squares and public spaces). As regards point 1 and in keeping with the infrastructure plans of the Progetto Direttore unifying plan affecting the business districts, a new road network serving Tiburtina station has been agreed as well as its role as an interchange for public transport with an urban, metropolitan, regional and interregional bus terminal connected to park-and-ride facilities, the Metro's Line B underground station and the railway station.

The aim of creating a new city focus is highlighted by the decision to locate the centre of such an important transport hub on an artificial plinth, using a compact and integrated solution that will make the station transport hub accessible from both sides: Pietralata and Nomentano.

The elements that form the basis of the town planning and environmental regeneration of the entire area are the following: the Nomentana bypass; the creation of city parks; the restoration of walkways between districts separated by the railway tracks; and the design of city squares and public spaces, all elements that unify the entire system.

The elements that influenced the design project include the features of public spaces, current town planning policies, urban connections, respect for the local terrain and the need to include the natural and urban landscape in the design.

The logical and organisational aspects of the



project blended their features and potential, in that the architectural whole is structured according to a unifying concept as regards the urban layout and the architectural layers which determine the identity and recognisability of the environment. The functions and activities within the architectural whole, divided into distinct areas, are all part of one single spatial system. The following are urban benchmarks and cornerstones:

at a macro-system level:

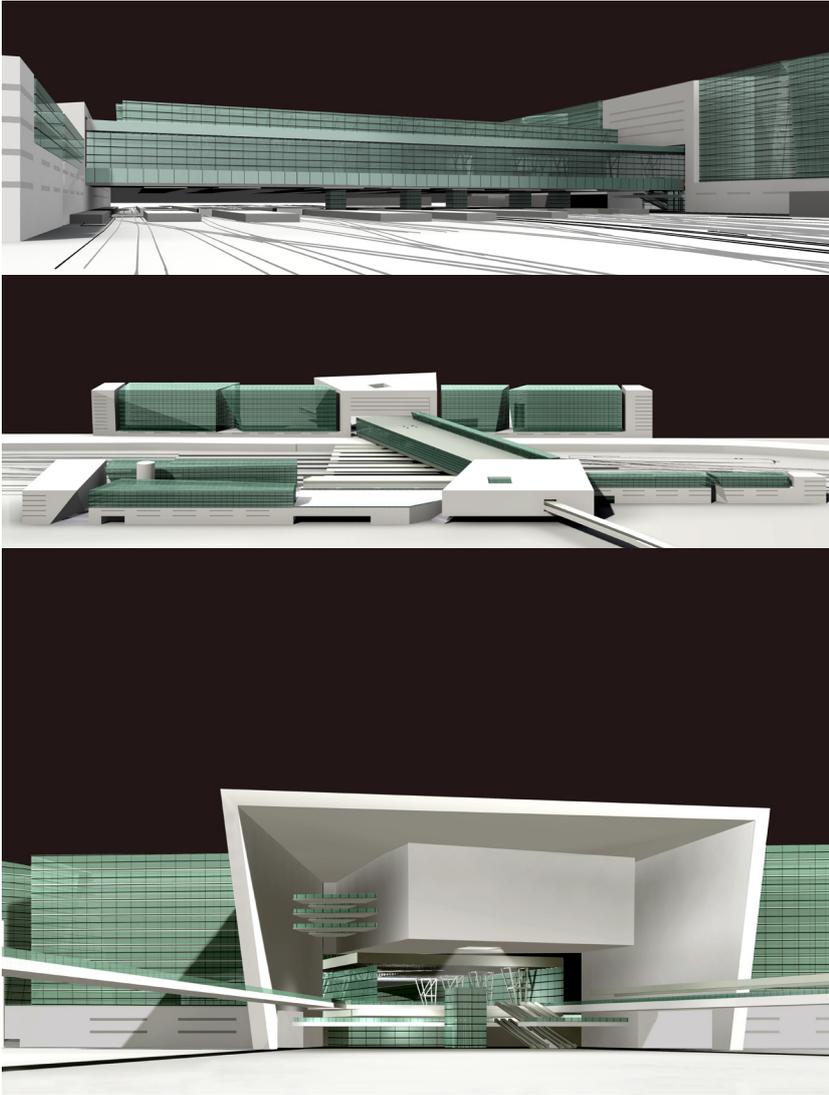
- the spatial organisation and characteristics of the railway hub system;
- the Via Tiburtina route and the redevelopment of junctions;
- the new inner bypass and junctions with Via Tiburtina and Via dei Monti Tiburtini;
- the existing crossings and those planned between the Pietralata and Nomentano districts;
- Line B of Rome's Metro;
- the structural plinth supporting the new bridge station.

as regards the Nomentana area:

- the consolidated urban fabric of the Nomentano district, its radial structure and the two interconnected focus points of Piazza Bologna and Piazzale delle Provincie;
- the Nomentana bypass lane;
- the route of Via Lorenzo il Magnifico which visually and materially connects Piazza Bologna to the area outside Tiburtina station;
- the buildings of the Bologna district along the

(al quale appartengono la piazza ipogea e gli attuali sottopassi) e il livello (9.00) della stazione-ponte. Il sistema di comunicazione che fa capo alla hall è, attraverso i sottopassi, anche a servizio dell'eventuale *peoplemover*;

- comparto STA che oltre alla hall di stazione, contiene su n. quattro livelli diversi servizi di stazione e importanti elementi di connettivo;
- piazza coperta, adiacente alla hall di stazione, grande spazio di connettivo e di accesso ai comparti C1A, C1B, C2A e ST1A che a q.(0.00) contengono funzioni commerciali; a nord, la protezione si interrompe lasciando libero uno dei serbatoio oggetto di tutela;
- gli edifici in linea, così differenziati e articolati: comparto C1A, sul fronte del viale della Circonvallazione Nomentana, con due piani interrati destinati a parcheggi, un piano a q.(0.00) con funzioni commerciali e ricettive, n. quattro piani con funzioni ricettive. Sul fronte ferroviario, il comparto C2A, con due livelli interrati di parcheggio, un livello a q.(0.00) con attività commerciali e direzionali e n. cinque piani di direzionale; il comparto C1B, interno, con due livelli di parcheggi interrati e un piano a q.(0.00) con attività commerciali; il comparto STB con n. quattro piani con servizi di stazione; il comparto C3A, con un piano interrato di parcheggi, uno di parcheggi e attività direzionali, n. tre piani di direzionale; il comparto C3B con un piano interrato di parcheggi e n. quattro piani con funzioni direzionali; il comparto C3C con n. quattro piani con servizi ferroviari.



La Stazione Ponte

Le funzioni della stazione ponte sono quasi tutte a q.(30.80), anziché q.(30.00), per consentire la realizzazione dei percorsi meccanizzati; ciò evita dislivelli interni e la realizzazione di un'intecapadine orizzontale in parte ispezionabile, per la sistemazione di alcuni impianti;

- percorso pedonale meccanizzato, che prosegue oltre la stazione, in direzione est ed ovest, con funzioni di collegamento urbano; diviso, all'interno della stazione, in segmenti che lo collegano a diversi settori funzionali;
- percorso carrabile, sul lato sud, destinato agli interventi di emergenza e di contingenza, continuo rispetto a quelli ugualmente dedicati, tracciati ad ovest, all'interno dell'edificio "servizi ferroviari" e, ad est, lungo la nuova via in copertura della intubata, ambedue collegati con la Tiburtina;
- percorso interno, pedonale e carrabile per ragioni di emergenza, a servizio delle funzioni del viaggiare, di quelle commerciali di stazione e per emergenza o contingenza per carichi e per veicoli eccezionali, come anche per veicoli leggeri necessari alla vigilanza, alla manutenzione ordinaria e straordinaria, alla sicurezza e all'igiene.
- aree prevalentemente aperte destinate alle funzioni del viaggiare: assistenza, accoglienza, biglietterie, sale d'attesa, deposito bagagli, servizi igienici, discesa ai treni;
- aree delimitate e chiuse per i servizi standard e commerciali di stazione.
- uffici e altri servizi di stazione collocati a q.(36,00);
- sistema di comunicazione verticale - scale fisse, scale mobili e ascensori - per la discesa ai treni e la salita a q.(36,00).

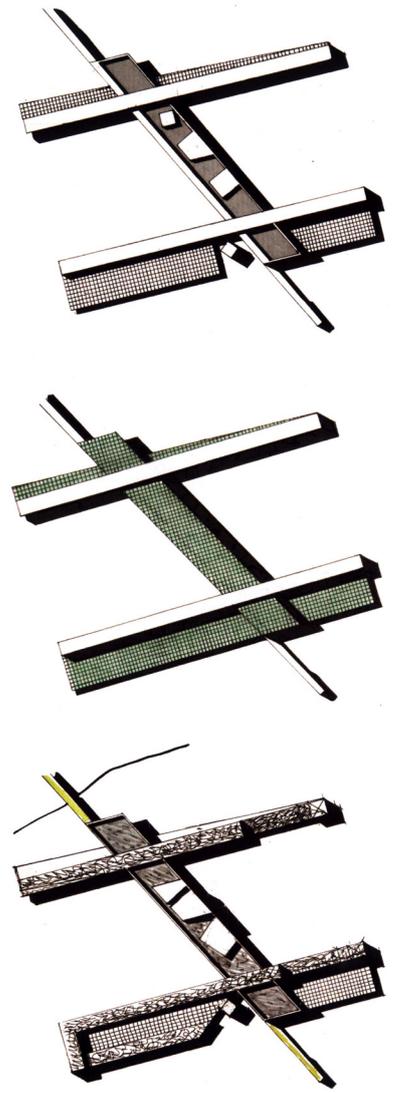


Fig. 7 - Tiburtina train station, site plan.

Sources: Purini-Thermes Studio, 2001.

Fig. 8 - Tiburtina train station, rendering of the "bridge".

Sources: Purini-Thermes Studio, 2001.

Fig. 9 - Tiburtina train station, general perspective view.

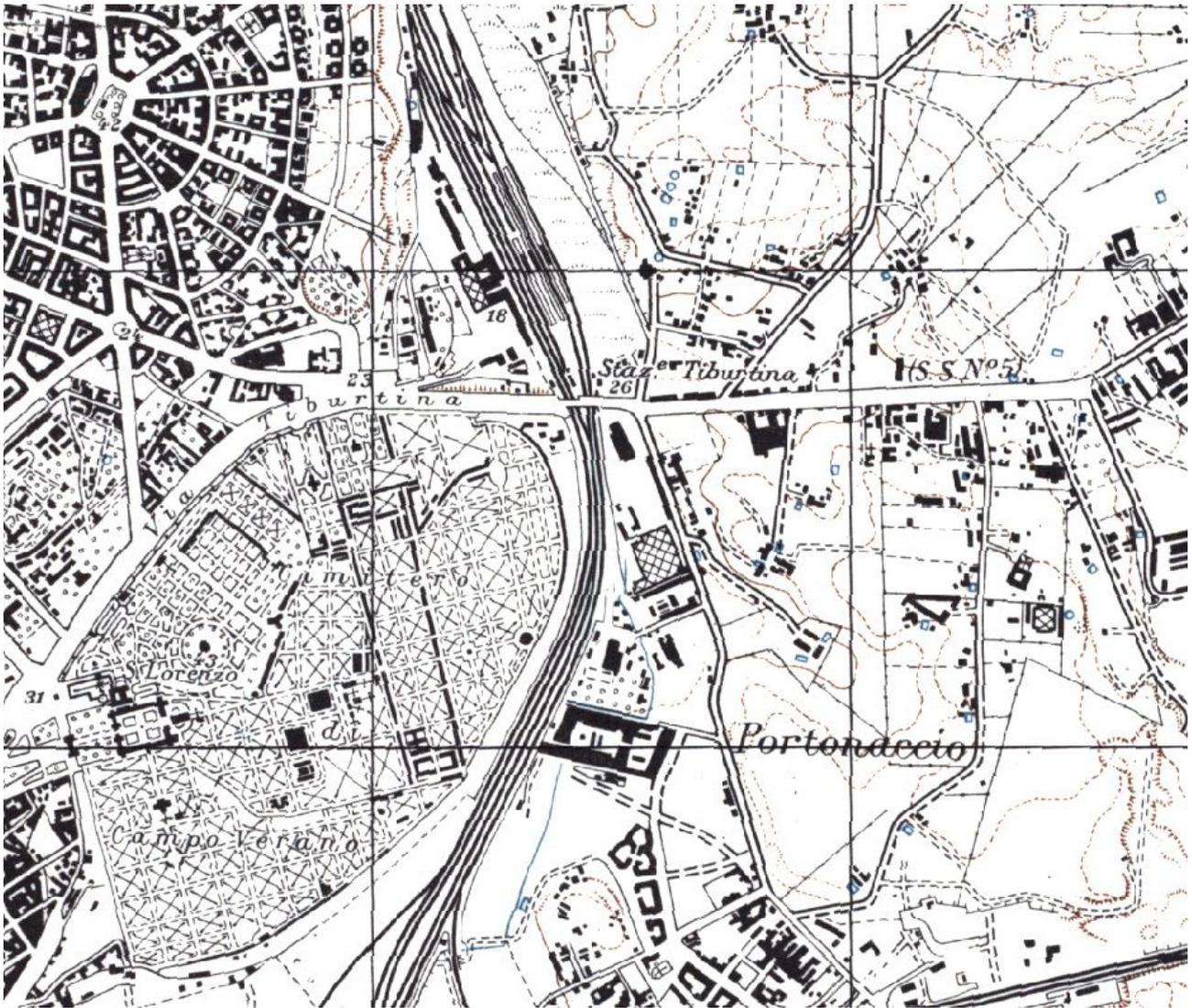
Sources: Purini-Thermes Studio, 2001.

Fig. 10 - Tiburtina train station, rendering of "bocca Pietralata".

Sources: Purini-Thermes Studio, 2001.

Fig. 11 - Tiburtina train station, project competition.

Sources: author's drawings, 2001.



new Nomentana bypass lane;
 - the existing Tiburtina station;
 - Line B's Metro station;
 - the walls and parkland of Verano's monumental cemetery;
 - the large triangular square envisaged for the area in front of the station, to be created by changing the layout of current public car parks (taxis, ATAC public transport and suburban buses);
 as regards the Pietralata area:
 - the new inner bypass, a true bypass of the existing Tangenziale Est eastern ring road;
 - the Via dello Scalo Tiburtino road, an important route running parallel to the new bypass, where most of the traffic will be concentrated;
 - the future business centre, which will have strong links with the new railway system;
 - the roundabout envisaged by the urban regeneration plan, an important link between the bridge station route and the network circumvention route;
 - Pietralata Park, which will play a central role in the urban regeneration of the district and of the entire city;
 - the district that has developed along Via dei Monti di Pietralata and Via di Portonaccio, which should be involved in future redevelopment and regeneration plans.
 The new urban focus that this call for proposals pursues may find some resistance on a macro-scale given that Roma Tiburtina station,

Il Nodo Pietralata

- nodo urbano che alle quote (0,00) della viabilità generale, (6,50) della copertura intubata e (9,80) della stazione-ponte, connette ai percorsi urbani la nuova viabilità; in particolare, via dello scalo Tiburtino con la copertura della Nuova Circonvallazione Interna, con la stazione-ponte e con i comparti direzionali e commerciali; a quota (0,00) la viabilità si articola in segmenti di rallentamento e sosta per i taxi e gli autobus di linea, con i parcheggi di superficie e interrati destinati alle vetture private;
 - comparto STD che in parte comprende il connettivo di cui al punto precedente; in parte, servizi di stazione distribuiti su quattro livelli, di cui uno, tecnico, interrato;
 - comparti C4A, C4B, C5A, C5B, C6A, C6B e C6C, distinti e autonomi nella loro utilizzabilità, così destinati: a funzioni direzionali, distribuite su nove piani; funzioni commerciali, a livello (9,80) lo stesso della piastra stazione; a parcheggi, su tre piani fuori terra.
 Sulla possibilità, indicata dal Bando, di una seconda entrata alla Metropolitana B sul fronte Pietralata, si è riflettuto su due soluzioni teoricamente possibili: una, più complessa, che preveda un tracciato interrato ex novo; l'altra che concentri alcune azioni di adattamento nella zona dove attualmente terminano le banchine dell'asse metropolitano (collegamento in sottopasso delle due direttrici di flusso) e sulla connessione di questo nodo con l'attuale sottopasso ferroviario.
 Per le difficoltà esecutive che tali soluzioni comporterebbero, valutate in base all'attuale situazione cognitiva, sconsigliamo ambedue le soluzioni. La realizzazione di infrastrutture sotterranee in quel contesto non è possibile,



infatti, che avvenga a cielo aperto, perché ciò comporterebbe l'interruzione dell'esercizio ferroviario; occorrerebbe, quindi, ricorrere a sofisticate tecnologie costruttive (ad es. tecnica dello spingitubo), atte a garantire la continuità dell'esercizio, ma che comunque non eliminerebbero del tutto la limitazione delle velocità dei treni e del funzionamento complessivo.

Si ritiene, quindi, che la soluzione più opportuna sia quella di utilizzare il livello -1 della stazione lato Nomentano, che, fra l'altro, il progetto prevede molto potenziato, e l'attuale sottopasso ferroviario, ristrutturato in tempi recenti.

despite its strategic position and the extent of the envisaged redevelopment work, could continue to be considered a secondary station with a limited ability to blend in with the city by commuters, and could become a focus only for the areas that naturally and directly gravitate around it, maintaining a limited and marginal role in terms of the urban environment.

Faced with this problem, the redevelopment of the new Tiburtina hub could be a unique opportunity to go ahead with plans to unify the administration of Tiburtina and Termini stations into one single entity which, by using Termini's terminus railway tracks and Tiburtina's through tracks in a coordinated and integrated way, firstly, would allow the creation of an optimum service model for all rail travel in Rome; and secondly, would extend those urban links that currently only benefit Rome's Termini station to both locations.

The unification of these two stations would allow us to expand the range of railway services, perfectly distributing the services offered to travellers that it supports.

The project covers the three areas that make up the new hub: the western focus on the Nomentano side, the eastern focus, the Pietralata side and the bridge station, and incorporates the work already completed ('excerpt plan 2000'): the structure of the plinth crossing the railway tracks; the extension of the underpass up to the Pietralata side; and the initial upgrading of station platforms and roofs.

Fig. 12 - Roma. L'anello ferroviario al margine del costruito. IGM 1:25.000, ed. 1873 aggiornata 1949.

Sources: <http://www.pcn.minambiente.it/viewer/>

Fig. 13 - Roma. L'anello ferroviario al centro del costruito. Ortofoto 1:25.000, 2012.

Sources: <http://www.pcn.minambiente.it/viewer/>