

STAZIONE DI ROMA OSTIENSE



La Stazione Ostiense poco dopo la sua costruzione nel [1940](#).

- La stazione di Roma Ostiense costituisce il terzo scalo ferroviario della capitale per numero di passeggeri, dopo Roma Termini e Roma Tiburtina,
- La stazione provvisoria progettata dell'ing. arch. Roberto Narducci e creata in occasione della visita di Adolf Hitler (maggio 1938) – costituita da un impalcato portante rivestito con pannelli riproducenti le fattezze del marmo, fu sostituita dall'edificio attuale – dalle fattezze quasi identiche –, ad opera dello stesso progettista, in vista dell'Esposizione Universale del 1942
- La stazione è collegata da sottopasso con tapis roulant alla stazione Piramide metropolitana linea B e alla stazione di Roma Lido; era anche collegata mediante passaggio sopraelevato, non più attivo, alla stazione Air Terminal di Fiumicino
- Il progettista ing. e arch. Roberto Narducci, come dipendente del Ministero delle Comunicazioni, progetta circa quaranta stazioni ferroviarie, di nuova edificazione oppure ricostruzioni postbelliche, ed una decina di edifici postali. Lavorerà spesso sotto le direttive di Angiolo Mazzoni, che fu fino al 1944 suo superiore gerarchico.

- L'architettura dell'edificio segue lo stile adottato nel ventennio fascista per gli edifici pubblici, secondo i canoni dettati dall'architetto del regime Marcello Piacentini: "Neoclassicismo Monumentale Semplificato" volumi semplici, simmetrici, monumentali, colore bianco per le pareti esterne rivestite in marmo, adozione di elementi dell'architettura classica (colonne, timpani triangolari, porticati, scalinate ecc.) spogliati di qualsiasi ornamento elaborato come cornici di finestre, basi e capitelli di colonne, cornicioni di coronamento ecc.
- La bellezza di questo edificio consiste soprattutto nella sua semplicità, una monumentalità non esagerata e la sobrietà degli elementi architettonici adottati con l'esclusione di ornamenti e di forme curve come archi e colonne, scelte imposte dall'urgenza di costruire in tempo per la faticosa data e con strutture precarie; con un costo economico contenuto, il che conferma che l'economia può andare d'accordo con la bellezza del risultato.
- La facciata è interamente rivestita di travertino, e si apre con un porticato a pilastri. A destra un bassorilievo di Francesco Nagni rappresentante Bellerofonte e Pegaso (1940) Sul pavimento sono presenti mosaici con tessere bianche e nere che raffigurano vari temi legati alla storia di Roma: a Enea che lascia Cartagine alla basilica di San Pietro in Vaticano
- La visita di Hitler a Roma è raccontata nel film di Ettore Scola "Una giornata particolare"

http://it.wikipedia.org/wiki/Stazione_di_Roma_Ostiense

Qualche notizia sul viaggio di Hitler

Sappiamo che Hitler nutriva una grande stima per Mussolini, che considerava suo maestro e di cui studiava le mosse che lo avevano portato a conquistare il potere senza spargimento di sangue, infatti, dopo la marcia su Roma, il 29 ottobre 1922 re Vittorio Emanuele III attribuì a Mussolini il compito di formare un nuovo governo.

Dagli archivi storici risulta che Hitler, prima di arrivare al potere, più volte manifestò il desiderio di venire in Italia per incontrare il Duce, ma secondo Mussolini i tempi non erano ancora maturi.

Hitler conquisterà il potere in Germania 10 anni più tardi il 30 gennaio 1933, anche lui senza spargimento di sangue.

Dopo aver firmato il patto di alleanza tra Italia fascista e Germania nazista, denominato "Asse Roma-Berlino" il 23 ottobre

1936 e l'annessione dell'Austria al Reich il 13 marzo 1938, il viaggio di Hitler diventa non più differibile.

Il treno di Hitler, seguito da due treni che portano 500 persone, parte la mattina di martedì 3 maggio 1938

A Bologna è accolto dalla folla festante e dal fischio di 300 locomotive.

La sera di martedì Hitler arriva alla stazione Ostiense accolto da Mussolini e dal re.

Leggiamo da un articolo del giornale La Repubblica di Barbara Briganti del 18.06.1995

Nella primavera del 1938, Roma si preparava alla visita di Hitler. Preparativi al solito un po' cialtroni, un po' patetici, a base di cartapesta e teloni dipinti che, visti da lontano e adeguatamente coperti di corone, frasche, fasci e bandiere, avrebbero potuto passare per monumenti nuovi o riccamente restaurati.

Pasquino da dietro le mura vaticane ironizzava:

"Roma di travertino - vestita di cartone - saluta l'imbianchino - che arriva da padrone".

<http://www.ilduce.net/speciale20.htm>

<http://cronologia.leonardo.it/storia/a1938.htm>

ARCHITETTURA LITTORIA “NEOCLASSICA - MONUMENTALE - SEMPLIFICATA”

Marcello Piacentini è la figura che più di ogni altro dominò l'architettura italiana durante il regime fascista: suoi sono i maggiori incarichi pubblici e il suo stile influenzerà, o in qualche modo verrà imposto non solo a molti architetti negli incarichi minori, ma anche ai maggiori razionalisti come Pagano, Libera, Michelucci. L'esempio più significativo di questa compromissione lo si avrà per il progetto dell'EUR o E42, nel quale la presenza di quattro architetti razionalisti su cinque componenti la commissione non riesce a imporre la propria linea; Piacentini, usando la sua tattica di mediatore fra tradizionalisti e modernisti, vince, e il suo stile trionfa in tutti i sensi nelle architetture dell'esposizione.

La sua architettura è una sorta di "neoclassicismo semplificato" che si può fare rientrare in quella serie di tendenze che sono state

definite dai critici col termine Monumentalismo; planimetrie simmetriche e bloccate, volumi chiusi che devono ricordare il “Mar Mediterraneo”; particolari architettonici classici con rivestimenti in lastre di marmo, ritmici porticati, colonne, archi, simmetrie.

<http://www.regesta.com/2013/03/18/il-piccone-demolitore-e-risanatore-della-roma-fascista/>

Vediamo in sintesi i tre principali caratteri dell’architettura fascista

ARCHITETTURA NEOCLASSICA

elementi dell’architettura di Roma imperiale: colonne, timpano triangolare del tempio, arco e volte a tutto sesto, scalinate e porticati (questa scelta era gradita ai vecchi architetti accademici, che volevano conservare l’architettura Liberty, in particolare il “Barocchetto romano” ed erano assolutamente contrari alla moderna architettura razionalista europea)

gradita a Mussolini che intende riportare la piccola Italia risorgimentale ai fasti di Roma imperiale; con le guerre coloniali vuole ricostituire l’antico impero romano; il re Vittorio Emanuele III al termine della vittoriosa guerra d’Etiopia del 5 maggio 1936 assunse il titolo di imperatore

ARCHITETTURA MONUMENTALE

Dimensioni gigantesche degli edifici pubblici, soprattutto in altezza; volumi geometrici regolari come il cubo, il parallelepipedo, la sfera, il cilindro; pianta e facciata principale simmetriche; grandi scalinate, alti porticati, materiali nobili, destinati a durare, come il marmo; architettura statica; abolizione di linee dinamiche come pensiline, volumi ed elementi architettonici orizzontali.

Gradito a Mussolini perché il monumentale esprime grandezza, onnipotenza, suscita meraviglia e rispetto; la simmetria della facciata esprime senso di sicurezza; il marmo è garanzia di durata, non invecchia, è sempre pulito e nuovo.

ARCHITETTURA SEMPLIFICATA

Abolizione degli elementi ornamentali (questa scelta piaceva anche ai giovani architetti razionalisti) le colonne non devono avere capitelli e basi dai profili elaborati; ricerca dell’ essenzialità, abolite le cornici decorative delle finestre; i cornicioni degli edifici hanno sagome semplici senza modanature; vietate le forme sinuose e le ridondanti

decorazioni dell'architettura barocca, considerate espressione della vecchia borghesia decadente.

Gradita a Mussolini che vuole formare gli italiani al fascismo, soprattutto educare i giovani all'austerità, ai valori assoluti ed essenziali, alla virilità del soldato, una formazione spartana, la capacità di sopportare la fatica, esaltazione della competizione sportiva, parate militari e ginniche.

<http://www.homolaicus.com/arte/futurismo/testi/architettura-romana-anni-venti-trenta.pdf>

Arch. Arnaldo Cantaro 14.09.2014

STAZIONE PIRAMIDE DELLA METROPOLITANA LINEA B



- La prima linea metropolitana a Roma fu progettata e iniziata negli anni trenta durante il regime fascista, allo scopo di offrire un collegamento rapido tra la stazione Termini e il nuovo quartiere denominato E42 (l'attuale EUR), dove avrebbe dovuto aver luogo l'Esposizione Universale del 1942. Il percorso sotterraneo era limitato al tratto Roma Termini –Porta san Paolo; da qui fino all' E 42 il collegamento sarebbe avvenuto sui binari della esistente ferrovia Roma-Lido. I lavori iniziarono nel 1938 ma si fermarono due anni dopo a causa della seconda guerra mondiale.
- Finita la guerra i lavori ripresero e la linea B della metropolitana di [Roma](#) fu inaugurata il 10 febbraio [1955](#).
- È collegata tramite sottopassaggio alla [Stazione Ostiense](#) e all'Air Terminal aeroporto Fiumicino
- Come le altre stazioni nel tratto Termini - Laurentina, anche Piramide è stata ristrutturata nel 1989 con la costruzione della copertura in acciaio. Architetti [Mosè Ricci](#) e [Filippo Spaioli](#)

- L'atrio della stazione ospita alcuni mosaici del premio Artemetro Roma. Gli autori dei mosaici esposti sono: Enrico Castellani (Italia) e Beverly Pepper (Stati Uniti).

ARCHITETTURA DELL'EDIFICIO

L'edificio è stato realizzato negli anni del fascismo, come testimoniano lo stile architettonico, i fasci littori in rilievo posti in alto sulla facciata curva d'ingresso e il grande bassorilievo interno in travertino diviso in tre registri: in quello inferiore notiamo operai al lavoro, al centro la famiglia con i bambini, piccoli balilla, e in quello superiore è rappresentato una parata miliare con soldati in marcia verso un arco di trionfo. Si accede all'ingresso mediante una breve gradinata. La facciata è curvilinea e alla sommità è sistemato l'orologio tra fasci littori.

L'architettura dell'edificio segue lo stile adottato nel ventennio fascista per gli edifici pubblici, secondo i canoni dettati dall'architetto del regime Marcello Piacentini: "Neoclassicismo Monumentale Semplificato" volumi semplici, simmetrici, monumentali, colore bianco per le pareti esterne rivestite in marmo, adozione di elementi dell'architettura classica (colonne, timpani triangolari, porticati, scalinate ecc.) semplici, spogliati di qualsiasi ornamento elaborato come cornici di finestre, basi e capitelli di colonne, cornicioni di coronamento ecc.

Arch. Arnaldo Cantaro 14.09.2014

<http://www.homolaicus.com/arte/futurismo/testi/architettura-romana-anni-venti-trenta.pdf>

STAZIONE DI PORTA SAN PAOLO ROMA – OSTIA



- Il primo progetto della ferrovia roma-Ostia lido risale al 1868 a seguito delle bonifiche della zona litorale che riqualificarono notevolmente tutta l'area, ma lo scarso popolamento della località marittima (che all'epoca contava meno di 100 residenti) rendeva economicamente poco interessante la costruzione della ferrovia.
- Dopo alterne vicissitudini, ritardi e interruzioni a causa della prima guerra mondiale, solo il 10 agosto 1924 la linea fu inaugurata da un convoglio composto da una locomotiva a vapore, quattro vagoni, un bagagliaio ed una carrozza panoramica, a bordo del quale vi era lo stesso Mussolini.
- In occasione del Natale di Roma del 21 aprile 1925 furono inaugurati l'esercizio a trazione elettrica e il doppio binario, rendendo la linea definitivamente completa e funzionale. Il tempo di percorrenza fu ridotto a 30 minuti circa.
- Nel dopoguerra la ferrovia è stata uno dei principali artefici dell'espansione di Ostia e del litorale romano

http://it.wikipedia.org/wiki/Ferrovia_Roma-Lido

Architettura della stazione

Il progetto della stazione 1920 è di Marcello Piacentini (1881- 1960) in stile “Liberty” nella versione romana detta “Barocchetto”; il “pronaos” cioè la parte antistante che costituisce l’ingresso, ricorda quello del Pantheon con il colonnato e il timpano triangolare. All’interno la grande volta con soffitto cassettonato echeggia quella delle basiliche e delle terme romane.

6 anni più tardi – novembre 1926 – Piacentini (che conosce le ricerche e le realizzazioni di edifici moderni in Europa, dove opera la “Bauhaus” in Germania dal 1919 - la scuola statale diretta da Walter Gropius che si propone di creare una nuova architettura rispondente alle esigenze del tempo) applica nella ricostruzione integrale dei prospetti del teatro dell’Opera a Roma (via del Viminale) uno stile completamente nuovo che può definirsi “*Neoclassicismo semplificato monumentale*”

Arch. Arnaldo Cantaro 14.09.2014

NUOVA STAZIONE TIBURTINA



La nuova Stazione Tiburtina, snodo principale per l'[alta velocità](#) sulla direttrice nord-sud, è stata inaugurata il 28 novembre [2011](#) dal Presidente della Repubblica [Giorgio Napolitano](#), dopo 4 anni dall'inizio dei lavori.

È servita da tutti i treni a lunga percorrenza passanti nord-sud, che non si attestano a [Roma Termini](#), e dalle [linee regionali FL1](#), [FL2](#) e FL3.

Stando alle stime di RFI, si prevede che la nuova stazione sarà frequentata da oltre 50 milioni di viaggiatori l'anno

Tiburtina è destinata a diventare il principale scalo romano e snodo dell'[alta velocità](#).

La nuova stazione, progettata dallo studio romano [ABDR Architetti Associati](#), con capogruppo [Paolo Desideri](#)^[7], presenta una soluzione innovativa rispetto alle tradizionali stazioni di treni passanti:

anziché costruire l'edificio-stazione allineato al primo binario e raggiungere i diversi binari mediante tristi e opprimenti sottopassi, la stazione Tiburtina è realizzata in aria, a 9 metri di altezza sopra i binari, composta da un piano a ponte lungo 300 metri contenente biglietterie, servizi, bar, negozi e ristoranti, che collega i quartieri Nomentano e Pietralata, storicamente separati dalla ferrovia.

Per accedere ai marciapiedi dei treni si deve salire sulla galleria-ponte mediante scale mobili poste alle due estremità del ponte e poi discendere mediante scala mobile al binario desiderato.

Per aumentare la superficie commerciale e dei servizi, sono state realizzate delle "isole" appese al soffitto che sembrano delle astronavi e si affacciano sporgendosi oltre le due grandi pareti vetrate della galleria-ponte.

La soluzione di appendere le isole al soffitto raggiunge due scopi:

rendere fluido il passaggio dei viaggiatori nella galleria-ponte senza ostacoli fisici e visivi

isolare acusticamente e dalle vibrazioni le isole stesse

Il progetto è caratterizzato da un significativo funzionamento bioclimatico ed ha ottenuto, nell'anno 2003, il premio EUROSOLAR per Architettura Bioclimatica.

- A quota **-4,5 mt** si trovano la stazione metro e il sottopasso ferroviario. La piazza ipogea ha il compito di collegare la stazione Metro, i sottopassi e la sede stradale.
- A quota **0,00 mt** il piazzale a livello stradale della stazione ferroviaria.
- A quota **9,00 mt** la galleria-ponte.

I lavori, oltre a riqualificare completamente l'intera stazione, contribuiranno a migliorare tutto il quadrante est di Roma. Infatti, con la costruzione della nuova stazione è prevista

anche la realizzazione di nuovi parcheggi, aree verdi, strade, piazze, spazi commerciali e uffici. Il primo dei parcheggi, lato Pietralata, è stato aperto a settembre 2013^[8].

La società Grandi Stazioni intende mettere a disposizione dei passeggeri e visitatori un'offerta di ristorazione e servizi di elevata qualità. Numerosi sono anche gli spazi dedicati alla cultura, come la grande libreria, agli eventi e all'intrattenimento in un contesto moderno ed architettonicamente unico.

Arch. Arnaldo Cantaro 14.09.2014

http://it.wikipedia.org/wiki/Stazione_di_Roma_Tiburtina

<http://www.fjfm.it/video.php?puntata=706>

<http://www.archidiap.com/works/stazione-alta-velocita-roma-tiburtina/>