Cassino: la stazione del futuro si fa "Easy Smart"

LUOGO
CASSINO (FR)

ANNO DI REALIZZAZIONE
2024

COMMITTENTE
RFI

IMPRESA ESECUTRICE
MATTIA COSTRUZIONI Srl

PROGETTISTI
ETS Srl

DIRETTORE DEI LAVORI
ING. CLAUDIO IANNANDREA

COSTO DELL'OPERA
3.600.000 €

DATI DIMENSIONALI
AREA CIRCA 2500 MQ

Distrutta dai bombardamenti del 1944 fu ricostruita nel 1948 su progetto dell'Architetto-Ingegnere delle Ferrovie dello Stato Roberto Narducci. A 76 anni dalla sua realizzazione ecco oggi la nuova veste.

*di **Pompeo Mattia***

La stazione di Cassino, nel comune omonimo in provincia di Frosinone, è un importante scalo ferroviario della linea "Roma-Cassino-Napoli" nodo cruciale per il traffico ferroviario tra Campania, Lazio, Molise e Abruzzo.

Il **concept** di progetto per la riqualificazione e la rifunzionalizzazione di questa **importante stazione** è stato definito da RFI nell'agosto 2020 con l'obiettivo di rendere la stazione una **"Easy Smart Station"** cioè un'infrastruttura fisica e digitale in grado di rispondere alle esigenze moderne di viaggiatori e cittadini con l'obiettivo di migliorare gli aspetti fondamentali legati al

Identificazione dell'area ferroviaria su foto satellitare

mondo delle stazioni come la sicurezza, reale e percepita, e la walkability delle aree limitrofe.
Un progetto ambizioso che punta non solo a una necessaria modernizzazione dei servizi, ma a trasformare l'intera area in un hub di mobilità facendo di questa storica stazione uno spazio urbano più inclusivo, accessibile, funzionale, sicuro e tecnologicamente avanzato.
A guidare il settore Ingegneria e Investimenti della Direzione Stazioni di RFI, **responsabile** del progetto, è **l'architetto Antonello Martino**, che ha contribuito a definire le linee guida per questa riqualificazione, sotto il segno dell'innovazione e dell'efficienza.

Riferimenti normativi del progetto

Il progetto di stazione è stato sviluppato in conformità con le normative vigenti, in particolare l'art. 7 del DPR 380/2001, l'art. 10 del D.Lgs. 42/2004, e gli articoli 1-2 dell'art. 12 del D.Lgs. 24/2004. La progettazione ha seguito le leggi, i regolamenti locali, le Specifiche Tecniche di Interoperabilità, e le normative ferroviarie. In particolare, l'area ferroviaria con i cinque binari in curva è un bene culturale **"assoggettato ope legis a tutela"** che richiedeva un accurato rilievo dello stato di fatto eseguito sia con un rilievo topografico che con un rilievo laser scanner 3D supportati da una accurata e puntuale campagna fotografica.

Obiettivi del progetto

Il progetto di riqualificazione della stazione ferroviaria è stato gestito con **due distinte fasi**. La prima necessità era di **migliorare** la **funzionalità** e **l'accessibilità** delle infrastrutture con il restyling del Fabbricato Viaggiatori, la riorganizzazione degli spazi esterni, la conservazione del giardino storico e l'adeguamento tecnologico per il potenziamento dell'efficienza e della sicurezza della stazione. Gli interventi successivi sono finalizzati a migliorare la funzionalità dei marciapiedi e pensiline su binario adeguare il sottopasso comprese le dotazioni impiantistiche.

Riorganizzazione degli spazi esterni

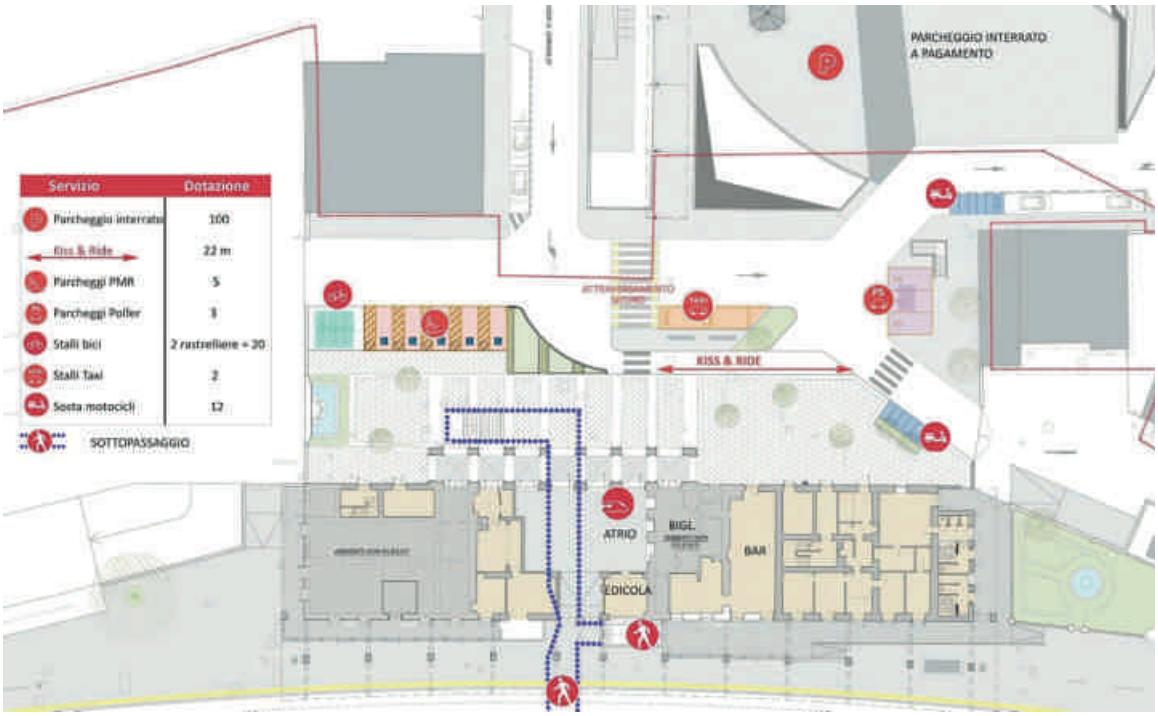
Il piazzale della stazione presentava una scarsa organizzazione funzionale, con spazi dedicati alla sosta per auto, motocicli, taxi e biciclette, senza una chiara divisione per tipologia di mezzi e utenti, anche la funzione di Kiss & Ride per le soste brevi di auto pubbliche e private, per operazioni di carico e scarico dei passeggeri della stazione ferroviaria, avveniva in modo spontaneo nelle aree antistanti.
L'accesso alla stazione ferroviaria avviene attualmente solo dal lato nord, attraverso il piazzale di Stazione, che si raggiunge percorrendo viale Dante, già viale della Stazione, superata piazza Garibaldi. Il progetto di riqualificazione ha mantenuto questa viabilità principale, ma con l'obiettivo

di liberare l'area da un eccessivo parcheggio di veicoli che ostruivano la vista del Fabbricato Viaggiatori. La nuova organizzazione dei flussi veicolari ha spostato il traffico automobilistico principale, migliorando così l'accesso pedonale e donando un respiro maggiore al portico monumentale.

L'intervento ha **ampliato** notevolmente **l'area pedonale**, creando una **nuova piazza** dedicata alla **sosta dei viaggiatori**. Questo ampio spazio consente a chi attraversa la stazione di apprezzare la vista verso la città e il complesso ferroviario, arricchendo il significato della stazione come vera e propria porta cittadina. La riqualificazione ha, quindi, migliorato non solo la funzionalità dell'area, ma anche la percezione visiva e spaziale dell'intero complesso, enfatizzando la sua identità e il suo ruolo di connessione tra la città e il trasporto ferroviario.

La vista d'insieme configura uno **spazio accogliente** e **funzionale**, ideale per una sosta piacevole grazie all'inserimento di panche marmoree dal design contemporaneo e di aiuole che arricchiscono l'ambiente.

La pavimentazione è stata progettata per integrarsi armoniosamente con l'edificio esistente, creando un delicato equilibrio tra linee moderne e materiali tradizionali. L'utilizzo di **gres antisdrucciolo** per gli spazi pedonali, conforme alle normative ferroviarie, è alternato a fasce in travertino bocciardato, che riprendono il colonnato del Fabbricato Viaggiatori, creando un contrasto estetico e materico che valorizza l'intero spazio. In particolare, è stata realizzata una separazione tra il flusso veicolare principale e quello di servizio, con la creazione di un corsello dedicato al Kiss & Ride di circa 22 metri di lunghezza e 3 metri di larghezza. Riorganizzati i parcheggi per taxi, Polfer, persone disabili e gli stalli per le biciclette. L'accesso all'area ferroviaria è stato spostato a nord per migliorare la fluidità dei flussi veicolari.



Schema planimetrico della nuova sistemazione della Piazza e dei relativi servizi

Le **panchine**, in muratura rivestite in lastre di travertino dal **design contemporaneo**, sono in continuità con la pavimentazione circostante e accogliendo luci d'accento negli aggetti perimetrali rastrelliere con illuminazione integrata e nuove alberature contribuiscono a migliorare l'illuminazione dell'area. Le aiuole sono piantumate con piante a bassa manutenzione, come il Leccio, e contribuiscono a creare un ambiente verde e accogliente. L'illuminazione delle aree esterne è stata progettata con particolare attenzione. Fatto uno studio sui livelli minimi di illuminazione si è scelto di adottatore una configurazione monofilare, posizionando i pali il più possibile distanti dalle facciate per lasciare massimo respiro visivo alla zona centrale.

Restyling del fabbricato viaggiatori

Prospetto lato Piazzale di Stazione. Evidenti i tre volumi di altezze diverse e il portico centrale con i sette archi

Il fabbricato viaggiatori non ha subito modifiche rispetto al progetto originario, fatta eccezione per **l'aggiunta** di alcune **pensiline**. L'intervento di restyling ha previsto la rimozione delle vecchie pensiline e dei vari elementi aggiunti nel tempo per il resto si è trattato di un restauro conservativo fatte eccezione per l'inserimento della grande teca in vetro, priva di parapetti murari, pensata per la sosta dei viaggiatori al di fuori della stazione, che dialoga in modo discreto e rispettoso con la monumentale facciata. L'elemento più distintivo è il portico marmoreo composto da sette archi a tutto sesto, un eso-nartece (vestibolo) di natura classica, che precede l'ingresso vero e proprio dell'edificio, utilizzato come spazio di transito. Anche l'ingresso principale replica la conformazione del portico con sette porte a centina, di uguali dimensioni allineate agli archi, che aggiungono un ulteriore elemento di simmetria e armonia al progetto. I vecchi infissi in alluminio color oro sono stati sostituiti con serramenti più idonei al linguaggio razionalista e più rispondenti a quelli originari al fine di restituire al fabbricato una **maggiore coerenza estetica** in sintonia con il progetto architettonico originale. L'illuminazione del porticato è garantita con l'utilizzo di proiettori posizionati all'imposta delle volte a crociera su entrambi i lati. Sul lato esterno sono a mono emissione orientati verso l'alto per illuminare in modo diffuso le volte bianche, sul lato interno i proiettori sono invece a bi-emissione, orientati verso l'alto con ottica diffusa e verso il basso con ottica stretta per evidenziare l'elemento verticale tra le arcate.

Stazione

Nel **restyling** degli spazi interni l'intervento più significativo è stato l'inserimento di una **rampa di collegamento** tra la quota attuale del pavimento e la futura quota +55 dal piano di finitura del primo marciapiede.
L'atrio e le nuove banchine sono stati rinnovati con una nuova pavimentazione più funzionale con i nuovi percorsi tattili privi di ostacoli per le persone con disabilità. l'ambiente e stato organizzato con un **nuovo sistema di arredi:** una grande fioriera con seduta perimetrale rivestita in travertino.
L'elemento caratterizzante del nuovo atrio è una struttura sospesa al soffitto on una doppia funzione: restituire un'immagine unitaria all'ambiente, che in seguito alle numerose aveva perso la simmetria originaria, e accogliere al suo interno gli elementi di illuminazione con l'incasso di cinque fasci luminosi ritmicamente cadenzati con la scansione degli elementi architettonici verticali.
L'elemento sospeso contribuisce a ripristinare l'armonia tra le grandi vetrate di ingresso e le finestre a lunetta sul lato dei binari, infatti opportunamente distanziato, non altera in alcun modo la percezione visiva degli elementi architettonici originari lasciando filtrare la luce naturale cosicché l'atrio risulta un ambiente luminoso e accogliente.

Vista interna dell'atrio verso le biglietterie

La fontana e il giardino storico

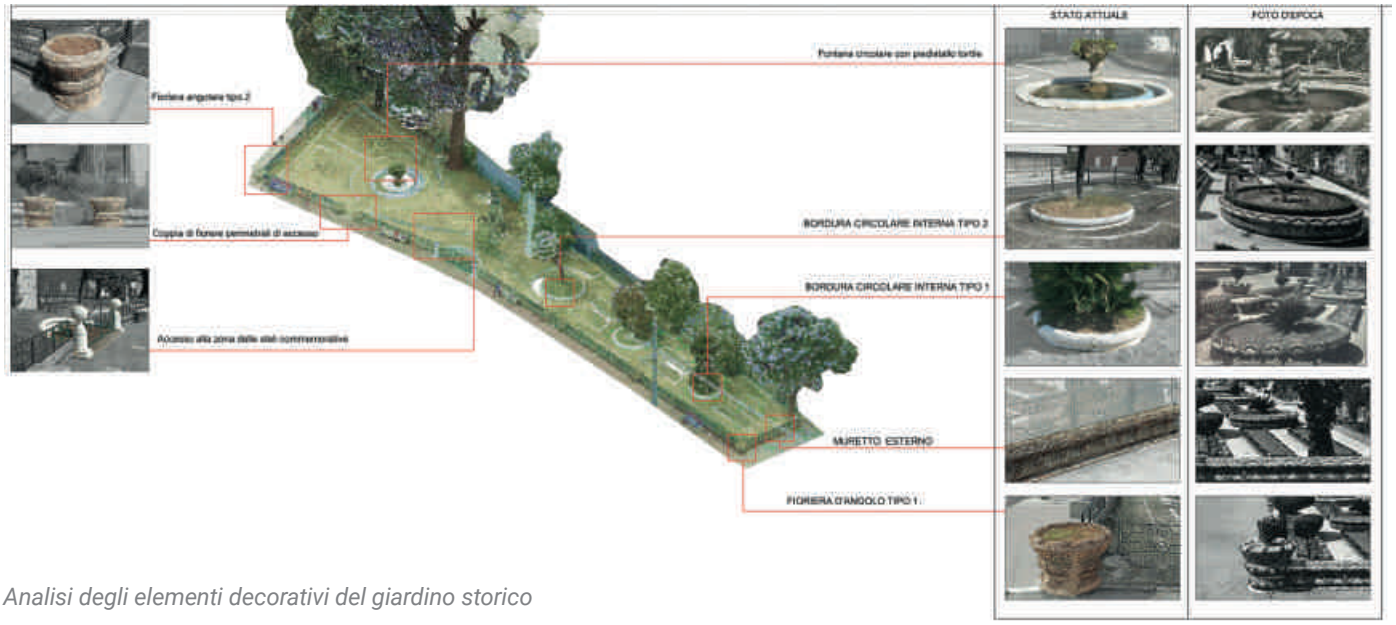
Un'attenzione particolare è stata dedicata alla storica fontana monumentale, realizzata con uno dei capitelli progettati per la Stazione Termini nel 1938 dall'**architetto Mazzoni** del 1938 che aveva proposto una facciata con colonnato dotato di capitelli e per valutarne l'effetto ne fece realizzati alcuni modelli.

Prospetto lato binari prima dell'intervento (sulla sinistra la fontana)

Il progetto fu abbandonato e i capitelli realizzati furono riutilizzati in numerose fontane costruite nei vari impianti ferroviari del Lazio, tra cui appunto Cassino. La **fontana monumentale** è stata ricollocata nella nuova piazza come quinta scenica per valorizzare il prospetto antistante la cancellata dell'area ferroviaria. Con il suo spostamento viene ad essere restituito alla città un elemento di pregio, ricordando la presenza, fino agli anni '90, della seconda fontana capitello, un tempo collocata al centro di piazza Garibaldi.

La fontana monumentale dopo dell'intervento

La proposta progettuale di **riqualificazione del giardino** sul primo marciapiede, direzione Napoli, consiste nel recupero delle bordure delle aiuole e degli elementi perimetrali in mosaico di sassolini policromi posati a fresco, nel livellamento delle quote di calpestio originarie dei vialetti e nel recupero della fontana circolare sormontata da una colonnina tortile anch'essa i rivestita in sassi policromi ma in pessimo stato di conservazione e degrado. I vialetti sono stati mantenuti permeabili in ghiaino fine compattato su un sottofondo in misto stabilizzato. In tutte le fioriere e le aiuole è stato ricostruito un adeguato pacchetto di terreno vegetale, l'impianto di irrigazione è di tipo misto in tubi gocciolanti e irrigatori a scomparsa.



Analisi degli elementi decorativi del giardino storico

Cenni storici

Il comune di Cassino, allora chiamato "San Germano", adottò inizialmente questo nome anche per la stazione, inaugurata il 25 febbraio 1863. Il progetto iniziale prevedeva la costruzione della stazione circa un chilometro a monte dell'attuale ubicazione nei pressi dell'ingresso in città.

Ma a lavori avviati, pur se giunti a buon punto, si valutò che l'accesso alla stazione presentava nel tracciato una curva troppo stretta e che erano necessarie notevoli spese per riequilibrare il livello.

I lavori furono quindi interrotti e la stazione fu spostata nell'attuale posizione questa scelta ha condizionato la successiva espansione dell'abitato che oggi ha finito per inglobare la stazione.

Dopo essere stata distrutta dai bombardamenti nel 1944, la stazione fu ricostruita nel 1948 su progetto dell'architetto Roberto Narducci, che ottimizzò l'impianto per migliorare l'efficienza del servizio. Il nuovo impianto planimetrico viene progettato sull'impronta del vecchio ma con un assetto più razionale e rispondente alle esigenze dell'esercizio. Aveva uno sviluppo in pianta curvilineo e con cinque binari passanti. Il fabbricato viaggiatori era leggermente arretrato dalle linee di corsa rispetto al vecchio per consentire un migliore sviluppo dei fasci di binari, fu ampliato verso la direzione Napoli rimanendo all'ingresso in asse con il viale di stazione e direttamente connesso con centro cittadino.

La stazione dopo la Seconda Guerra Mondiale

Durante la Seconda Guerra Mondiale la città di Cassino fu distrutta dai bombardamenti compresa l'Abbazia di Montecassino. La ricostruzione durò fino alla metà degli anni Sessanta ma non fu pensata come opportunità per un nuovo assetto urbanistico razionale. Fatto salvo il rifacimento dell'Abbazia, principale simbolo della rinascita, la città sottostante, privata dei suoi edifici più significativi e delle stratificazioni storiche, si trovò senza memoria e la sua riedificazione fu affrontata in modo insoddisfacente.

Nel primo anniversario dalla distruzione, il 15 marzo 1945, il capo del Governo Bonomi diede inizio al faticoso percorso di rinascita ma nonostante vari piani urbanistici, ai quali lavorarono gli architetti Nicolosi, Petrucci e Gatti, la ricostruzione della città non riuscì a valorizzare appieno le sue potenzialità, con sprechi di risorse e tempo. Ma fu proprio negli anni della ricostruzione post-bellica che la stazione di Cassino fu ricostruita così come appare oggi.

La stazione e il suo contesto oggi

Negli anni '60, con la costruzione dell'autostrada A1 e l'espansione dei nuclei industriali nella valle del Liri, Cassino vide un cambiamento negli equilibri territoriali. La popolazione si spostò dai comuni interni del Frusinate verso i centri maggiori lungo la via Casilina. L'espansione urbana, però, non fu pianificata in modo coerente, portando alla diffusione edilizia nel territorio agricolo circostante con la creazione di nuovi quartieri, come Caira e Sant'Angelo. Negli anni '80 e '90, l'infrastrutturazione del territorio (come la direttrice Sora-Cassino) determinò una rottura del sistema insediativo. Il nuovo PRG non riuscì a fermare gli interventi edilizi abusivi, portando alla costruzione di una città sparsa nella campagna, con bassa densità e senza un organico piano di sviluppo.