

Il restauro della stazione ferroviaria di Latina (1997-2000)

a cura di Stefano Bandini e Giuseppe Papa, dalla relazione di progetto

“[...] Nell’ambito dell’esteso programma di rinnovamento in atto da parte dell’Ente Ferrovie di interventi riqualificatori su molti organismi ferroviari di varie dimensioni, la stazione di Latina rappresenta un evento singolare nel quale si è tentato di conciliare sia le ovvie esigenze di rifunzionalizzazione e messa a norma dei manufatti edilizi costituenti i servizi di stazione, che quelle di recuperare e restaurare un complesso ferroviario sottoposto a vincolo di tutela ai sensi della Legge 1089/39. Infatti la stazione ferroviaria di Latina, oltre ad essere un interessante edificio ferroviario dal punto di vista storico ed architettonico, rappresenta un importante nodo ferroviario sito sulla linea Roma – Formia - Napoli caratterizzato sia da una intensa utilizzazione da parte di flussi di utenze pendolari da e per Roma, che dal transito veloce di convogli passeggeri di lunga percorrenza. Pertanto, al fine di riconsegnare alla collettività un rigenerato e rinnovato nodo ferroviario, l’intervento di restauro ha necessariamente dovuto considerare il recupero e la rilettura del complesso edilizio evitando musealizzazioni passive e la sua realizzazione riteniamo rappresenti uno dei rari casi di intervento su un’opera del "moderno" fortunatamente vincolata e pertanto sottratta ad operazioni selvagge e poco attente di rifunzionalizzazione. Non crediamo sia questa la sede per affrontare in chiave storico critico linguistico il complesso personaggio Angiolo Mazzoni e la sua importante opera a cavallo delle due guerre. Si rimanda pertanto ai saggi ed agli approfondimenti in generale di importanti storici e critici dell’architettura quali B. Zevi, G.K.Koenig, A.Forti, C. Severati, L. Cupelloni, E. Crispolti e A. Bellini etc., che in diverso modo hanno tracciato le linee guida, spesso contrapposte, per la lettura sia del personaggio in questione che delle sue interrelazioni storiche (vedi anche Primo Convegno Architettura Moderna in Italia – do.co.mo.mo.- 1999). L’intervento sulla stazione di Latina riteniamo abbia il solo merito di aver affrontato con rispetto e rigore scientifico e filologico un’opera del moderno vincolata, meritevole comunque di restauro e tutela come qualsiasi altro monumento testimonianza della storia e della cultura architettonica italiana. Come indicato in premessa, la metodologia di intervento ha seguito i criteri fissati dalla tradizionale filosofia del restauro filologico considerando pertanto la stazione di Latina degna delle stesse attenzioni attribuite ad un qualsiasi altro monumento sottoposto a tutela.

Si è cercato pertanto di ricondurre l’attuale fabbricato alle condizioni originarie di fruizione delle sue singole parti architettoniche in considerazione anche delle naturali evoluzioni e trasformazioni d’uso nel tempo. Le principali finalità dell’operazione di restauro sono state principalmente le seguenti: il recupero della originaria permeabilità dei due fronti lunghi; la eliminazione di tutte le superfetazioni interne e la riconquista delle originarie spazialità; la valorizzazione ed il recupero di tutte le caratteristiche materiche originarie delle superfici; il recupero delle originarie trasparenze e permeabilità delle superfici vetrate; lo studio degli elementi di arredo e di segnaletica. È stato possibile finalizzare tali obiettivi attraverso un approfondito studio preliminare condotto sul manufatto sia per quanto riguarda le sue caratteristiche originarie che le sue trasformazioni nel tempo; infatti l’ampia documentazione storica acquisita a supporto dell’originario progetto ha consentito di delineare un corretto criterio di intervento, mantenuto inalterato durante il corso dei lavori. È da sottolineare inoltre il grande spirito di collaborazione che si è venuto a creare nel gruppo responsabile dei lavori nel suo insieme a partire dall’Impresa, alla Direzione dei Lavori, all’Ente Ferrovie in genere, alla Soprintendenza ai BAAAS, alla Progettazione, cosa che ha certamente facilitato lo svolgersi dei lavori.

Indicazione sui materiali originari impiegati nel Fabbricato Viaggiatori della stazione

Per quanto concerne la scelta dei materiali, ha avuto fondamentale importanza, nell’impostazione dell’intervento, la lettura di molta documentazione d’archivio e tra questa di particolare interesse è risultata essere una lettera indirizzata all’On. Sezione Lavori di Roma datata Roma 5 NOV. 1934- Anno XIII. Questo documento si è rivelato di estrema importanza per la precisa indicazione dei materiali del progetto originario della stazione al pari dell’altra documentazione tecnica consultata

quali: capitolati, richieste di campioni, ordini di servizio all'impresa, stati di avanzamento lavori, lettere delle ditte fornitrici etc., che hanno costituito una base certa sulla quale fondare tutte le ipotesi di integrazione e/o recupero degli originari rapporti materici ed architettonici. È stata inoltre prestata particolare attenzione anche alle richieste fatte in origine dal progettista di preventiva esecuzione di campioni come ad esempio per la caratteristiche superfici degli intradossi dei soffitti.

All'epoca infatti anche l'architetto Mazzoni riteneva tale effetto di vitale importanza per la fruizione dell'opera tanto che, con lettera del 21 gennaio 1934-Anno XIII indirizzata alla Sezione Lavori di Roma, chiedeva la realizzazione di specifici campioni da valutare. Per quanto riguarda un altro caratteristico materiale della stazione, il rivestimento in cipollino dell'Isola d'Elba, particolarmente interessante è stata la lettera datata 15 marzo 1936-XIV del Guardasigilli Ministro di Grazia e Giustizia indirizzata a Sua Eccellenza On. Antonio Stefano Benni, Ministro delle Comunicazioni. Infatti il cipollino e il granito dell'Isola d'Elba, i mattoni bassi di rivestimento delle pareti, il travertino e la diorite di Anzola rappresentano i principali materiali della "facies" finale dell'organismo architettonico.

I pavimenti dell'atrio delle attese e della biglietteria, erano principalmente in tessere ceramiche, così come riportato dalla lettera precedente; tale materiale si era conservato principalmente nel locale dirigenti sul lato binari mentre è stato sostituito nel tempo sulle altre zone con altre pavimentazioni decisamente discutibili. Il materiale originario era fornito dalla ditta S.A.R.I.M. di Venezia (Fabbrica di cubetti e piastrelle di mosaico vetroso (vetro marmificato) come risulta da una lettera dal 1 aprile del 1936-XIV. Gli infissi originariamente erano in profili di ferro così come erano in lamiera di anticorodal i rivestimenti delle zoccolature di tutti gli elementi di arredo.

Da quanto esposto in precedenza, si evidenzia la fondamentale importanza avuta dalla ricerca storica per la definizione dei criteri di intervento in ogni fase di lavorazione che di seguito vengono elencate:

- Eliminazione della superfetazione sul fronte biglietteria e recupero della originaria spazialità dell'atrio.
- Eliminazione dei vani occupati dall'impianto di condizionamento, dall'archivio e dalla segreteria di stazione localizzati a fianco del fabbricato servizi igienici recuperando la originaria permeabilità dei due fronti.
- Ripristino della originaria pavimentazione lapidea.
- Interventi nei locali igienici di adeguamento tecnologico degli impianti e di realizzazione di nuove pavimentazioni e rivestimenti in tessere musive.
- Realizzazione di nuove pavimentazioni musive (interne) e lapidee (esterne), compatibili con la ricerca storica citata in precedenza.
- Realizzazione di nuovi infissi metallici in sostituzione di quelli in alluminio anodizzato secondo i disegni e gli spartiti desunti dai prospetti storici.
- Interventi di pulizia generalizzata e di trattamento finale protettivo sugli intradossi delle pensiline e dei soffitti nei locali interni; interventi localizzati di eliminazione delle malte cementizie di chiusura delle tracce praticate sugli intradossi e successiva integrazione con malte compatibili con le superfici esistenti opportunamente colorate.
- Trattamento di pulizia e di protezione dei rivestimenti in lastre di cipollino e dei paramenti in laterizio e di tutte le superfici verticali.
- Approfondimento dei criteri di illuminazione originari, proposta e realizzazione di un nuovo sistema di illuminazione interno dei vari ambienti e recupero degli originari corpi illuminanti incassi negli intradossi dei solai principalmente nell'atrio.
- Realizzazione di un nuovo sistema di illuminazione indiretto sulle membrature dei fronti sul lato binari e realizzazione in punti singolari di un sistema di illuminazione puntiforme dal basso incassato nella pavimentazione.

- Riordino e cablaggio di tutte le linee, principalmente elettriche e telefoniche, ancorate selvaggiamente sui prospetti.
- Eliminazione e riordino della cartellonistica e della segnaletica e recupero degli originari cartelli sul lato binari.
- Adeguamento e messa a norma al fine della eliminazione delle barriere architettoniche con la creazione di scivoli sul lato piazzale, creazione dei banconi biglietteria a norma, adeguamento del preesistente attraversamento binari all'uso dello specifico mezzo elettrico per il trasporto del disabile.
- Interventi di ripavimentazione e di rivestimento con tessere musive dell'esistente sottopassaggio pedonale con recupero e rifunzionalizzazione dei corpi illuminanti incassati nelle pareti verticali.

Quindi si può sintetizzare che oltre alla eliminazione delle superfetazioni ed al recupero della originaria spazialità, di grande rilevanza è stato anche lo sforzo prodotto per il raggiungimento di alcune peculiari caratteristiche di finiture quali: la ricerca della cromia più consona per le pavimentazioni musive, la coloritura e la particolare tecnica di integrazione delle malte sugli intradossi delle pensiline, i caratteristici fermavetro e maniglioni in rame degli infissi in ferro, la discreta pulizia ed il trattamento delle superfici lapidee e non, il recupero degli originari corpi luminosi incassati, il recupero della originaria segnaletica ed infine lo studio del nuovo sistema di illuminazione etc. Tali elementi rappresentano la vera novità dell'operazione di restauro della stazione di Latina: riaffermare la necessità di conservare e restaurare anche il "moderno", riconsegnare alla collettività un'opera che ha riacquisito dignità stilistica e storica dopo discutibili interventi manutentivi generati dalla incuria e dalla disattenzione di fruitori poco rispettosi.”

Dati generali del progetto.

Approvazione della Soprintendenza B.A.A.A.S. del Lazio - Centro di Latina
n. 14827 del 01/10/1996

Concessione edilizia del Comune di Latina
n. 253 del 10/10/1997

Importo dei Lavori
Lire 1.600 milioni

Periodo di esecuzione dei lavori
1997-2000

Progettazione architettonica
arch. S. Bandini e arch. G. Papa, collaborazione ing. C. Lahmann

Direzione dei Lavori
ing. T. Ambrogi – FS

Alta Sorveglianza Soprintendenza ai B.A.A.A.S. del Lazio - Centro di Latina
arch. A. Antonbenedetto e arch. L. Bandirali

Direzione Artistica
arch. S. Bandini e arch. G. Papa.