

## CONTINUITÀ E DISCONTINUITÀ NELLE STAZIONI FERROVIARIE ITALIANE TRA LE DUE GUERRE MONDIALI

### *Continuity and Discontinuity in Italian Railway Stations between the Two World Wars*

Stefano Orazi

DOI: 10.36158/sef5924c

#### Abstract

L'autore intende fornire un contributo sul grado di innovazione di dodici stazioni di medio-piccola dimensione, scelte a campione dal Nord al Sud d'Italia, sulla base di accurate ricerche d'archivio condotte su più fondi. Nel rilevamento, che copre il periodo tra le due guerre, l'attenzione si è concentrata su quelle realtà in cui i mutamenti – dovuti a necessari interventi di ristrutturazione o di radicale ampliamento – vennero spesso presi come valido esempio per indirizzare le trasformazioni di altri scali ferroviari nazionali. Per certi versi questi cambiamenti influirono e interferirono, in alcuni casi, anche nel più ampio campo progettuale, urbanistico e architettonico delle città. Dalla presente indagine, che tiene anche conto della specifica letteratura ferroviaria coeva e contemporanea, risulta, nel complesso, rifondato il rapporto rispetto all'accessibilità al trasporto ferroviario e alla mobilità, che tra le due guerre vive significativi cambiamenti. Lo confermano i raffinati elementi organicamente inseriti all'esterno e all'interno delle stazioni in parte visibili ancora oggi, come si evince dall'ampia documentazione reperita dall'autore presso i fondi Archivio Architettura e Fototeca della Fondazione Ferrovie dello Stato e presso il fondo Italo Balbo conservato all'Archivio Centrale dello Stato. Uno stimolo in più per cercare di salvaguardare tali fabbricati dal logorio del tempo e valorizzarli quali testimonianze del patrimonio architettonico ferroviario della prima metà del secolo scorso.

*The author intends to provide a contribution on the degree of innovation in twelve small to medium-sized stations, chosen as a sample from the north to the south of Italy, on the basis of accurate archive research conducted on several fonds. In the survey, which covers the period between the two wars, attention was focused on those realities in which changes – due to necessary restructuring or radical expansion – were often taken as a valid example to guide the transformations of other national railway stations. In some ways these changes also influenced and interfered in the broader planning of urban and architectural field of cities. The present investigation, which also takes into account the specific contemporary railway literature, shows, on the whole, a refounded relationship with respect to the accessibility of rail transport and mobility, which underwent significant changes between the two wars. This is confirmed by the refined elements organically inserted outside and inside the stations, some of which are still visible today, as can be seen from the extensive documentation found by the author in the Archivio Architettura and Fototeca fonds of the Fondazione Ferrovie dello Stato and in the Italo Balbo fonds kept at the Archivio Centrale dello Stato. An additional stimulus to try to safeguard these buildings from the wear and tear of time and enhance them as testimonies to the railway architectural heritage of the first half of the last Century.*

**Keywords:** patrimonio architettonico, razionalismo, stazioni ferroviarie, fascismo, urbanistica.  
*Architectural heritage, rationalism, railway stations, fascism, town planning.*

**Stefano Orazi** ha conseguito il dottorato di ricerca in storia dell'Europa presso l'Università di Roma "La Sapienza" e ha ottenuto, all'unanimità, l'abilitazione nazionale in storia contemporanea per il ruolo di professore associato. Attualmente è titolare di un contratto di insegnamento in storia contemporanea presso il Dipartimento di scienze della formazione, dei beni culturali e del turismo dell'Università di Macerata. È membro del gruppo di ricerca Crises (Université Paul Valéry Montpellier 3) e direttore del comitato di Pesaro e Urbino dell'Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano, per il quale ha curato diversi volumi. Sul tema delle ferrovie ha pubblicato una monografia e vari contributi apparsi in atti di convegni nazionali e internazionali, ultimo dei quali: *Il dibattito sulle strade ferrate dell'Appennino Centrale (1865-1879)*, in *La rotaia e il treno. Due secoli di sviluppo – The Rail and the Train: Two Centuries of Evolution*, atti del convegno internazionale (Pistoia, 25-26 novembre 2022), a cura di Stefano Maggi, Pacini editore, Pisa 2023.

*Stefano Orazi obtained his PhD in European History at the University of Rome "La Sapienza" and was unanimously awarded the national qualification in Contemporary History for the role of associate professor. He currently holds a teaching contract in Contemporary History at the Department of Education, Cultural Heritage and Tourism Sciences at the University of Macerata. He is a member of the Crises research group (Université Paul Valéry Montpellier 3) and director of the Pesaro and Urbino Committee of the Institute for the History of the Italian Risorgimento, for which he has edited several volumes. On the subject of railways, he has published a monograph and various contributions that have appeared in the proceedings of national and international conferences, most recently: Il dibattito sulle strade ferrate dell'Appennino Centrale (1865-1879), in La rotaia e il treno. Due secoli di sviluppo – The Rail and the Train: Two Centuries of Evolution, proceedings of the International Conference (Pistoia 25-26 November 2022), edited by Stefano Maggi, Pacini editore, Pisa 2023.*

## 1. Una nuova dimensione ferroviaria

Prima di impostare e delineare, dal punto di vista storico, il tema che qui ci siamo prefissi sulle "continuità e discontinuità" architettoniche riscontrate nelle stazioni ferroviarie italiane tra le due guerre mondiali, occorrerà quantomeno premettere che in tutta Europa le ferrovie vissero un momento di grave crisi alla fine della Grande guerra. In Italia la travagliata e incerta fase politica (biennio rosso, biennio nero) determinò una pausa nella politica degli investimenti che – a eccezione dei territori annessi del Trentino e della Venezia Giulia<sup>1</sup> – ebbe riflessi anche negli interventi di riparazione degli impianti danneggiati. Dopo i danni e le devastazioni del primo conflitto mondiale occorreva comunque ripartire, alleggerendo le procedure burocratiche e abbattendo gli ostacoli alla modernizzazione, anche se poi la sbandierata "riorganizzazione delle strutture burocratiche dello Stato compiuta dal fascismo si svolse in maniera frammentaria" (Barone 1983, 5). Ciononostante, durante il regime fascista vennero a realizzarsi infrastrutture più evolute, le quali contribuirono a portare a un miglioramento generale del servizio ferroviario (edifici, tecnologie, puntualità degli orari dei treni ecc.). Al di là degli investimenti governativi e del programma di ammodernamento del trasporto su rotaia (elettrificazione della rete, nuove automotrici ecc.), già sul finire degli anni Venti del Novecento sia in Italia che in Europa si era registrata un'autentica esplosione ferroviaria del movimento merci e viaggiatori, come confermano i dati forniti da Andrea Giuntini: "A livello europeo i viaggiatori trasportati fra il 1923 e il 1929 passano da 112 milioni a 139 milioni, le merci nello stesso periodo compiono un balzo da 42,9 a 58,8 milioni di tonnellate" (Giuntini 1999, 576)<sup>2</sup>. Nel periodo fascista gli oneri delle stazioni ampliate e rinnovate a favore di una maggiore funzionalità degli spazi variavano a seconda delle singole situazioni, soprattutto in relazione: all'entità dei danni subiti nel primo conflitto mondiale, al livello di intervento strutturale dovuto a criticità pregresse, all'introduzione di nuovi accessori, alla qualità del materiale utilizzato, alla quantità delle opere di finitura (vetrate, rivestimenti, decorazioni, scelta degli infissi ecc.). Appena per fornire un esempio: nel 1937 veniva costruito il secondo binario della linea Genova-Ventimiglia, fra le stazioni di Loano e Albenga, e in quest'ultima stazione veniva creato un moderno edificio viaggiatori che, con annessi e indispensabili servizi, comportò conseguentemente altre voci di spesa. A partire dall'adeguamento della

galleria del sottopassaggio, in comunicazione diretta con l'atrio, che dà modo ai viaggiatori di portarsi direttamente al marciapiede principale ed a quello intermedio superando brevi scale. [...] La decorazione dei locali

per il pubblico ha un tono di sobria signorilità, con moderato impiego di adatti e nobili materiali; così la sala di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> classe è stata rivestita con marmo Brecciato di Vagli, la sala del ristorante con marmo Rosso Italia, il sottopassaggio e relative scale in pietra di Castel Govone, l'atrio, la biglietteria, l'accettazione bagagli e sala di 3<sup>a</sup> classe con travertino di Rapolano. I pavimenti sono stati eseguiti con piccole tessere della "Ceramica ligure". Il piano superiore, al quale si accede dall'atrio a mezzo di comode scale, accoglie i vari servizi del movimento, il Comando della Milizia Ferroviaria, un secondo ristorante ed un'altra sala di attesa. La razionale disposizione degli ambienti nei due piani consente il regolare svolgimento dei servizi e permette al viaggiatore un facile orientamento. La costruzione, eseguita con struttura portante in cemento armato, è costata lire 1.500.000 (Narducci 1938, 180, 182-183).

Calcolando i costi complessivi dei lavori da svolgersi nell'intera rete ferroviaria nazionale – senza considerare i collegati risvolti urbanistici – impossibile sarebbe stato poter ricostruire *ex novo* tutte le stazioni. Per tale motivo il governo di Mussolini decise di mettere mano soprattutto a quegli edifici di non elevate dimensioni, che necessitavano di improrogabili ampliamenti o di interventi di riqualificazione. Lo scopo principale, nell'operazione di ristrutturazione e/o trasformazione, era quello di valorizzare quei centri della penisola che si trovavano su itinerari ferroviari divenuti nel tempo sempre più importanti, come per esempio Montecatini, dove si era sviluppato un famoso impianto termale conosciuto in tutta Europa: qui la stazione diventò una sorta di vetrina per il regime (Maggi 2001, 60). Parallelamente, nel corso del Ventennio, vennero avviati progetti e lavori nelle stazioni di Roma Termini e Venezia Santa Lucia, con rilevanti modifiche architettoniche nelle stazioni di Napoli Piazza Garibaldi e Mergellina (1925), Firenze Santa Maria Novella (1935) e, soprattutto, Milano Centrale (1931), definita l'ultima stazione monumentale d'Italia.

Al fine di favorire il turismo interno e internazionale, negli anni Trenta del Novecento il ministero delle Comunicazioni<sup>3</sup> consentì alle ferrovie dello Stato di emettere biglietti a costo ridotto per agevolare i ceti impiegatizi urbani: ciò determinò anche un aumento della circolazione dei treni popolari (Capuzzo 2019, 146-153)<sup>4</sup>. Lando Bortolotti ricostruisce efficacemente il quadro ferroviario e stradale tra le due guerre: egli chiarisce che "fino alla crisi economica del 1930-33 il primato delle ferrovie non viene contestato, né nei fatti né in linea teorica. La [seconda] guerra mondiale inferse danni molto gravi alle strade e alle ferrovie. E tuttavia per qualche anno ancora si continuò a pensare all'avvenire del trasporto in termini ferroviari, fintantoché non venne effettuata la scelta politica prima ancora che tecnica per il trasporto privato" (Bortolotti 1985, 348-354).

In Italia, fin dal suo esordio, il regime mussoliniano puntò a migliorare impianti fissi e materiale rotabile per assicurare un efficiente e comodo trasporto di grandi masse di persone; contemporaneamente segnò una rottura stilistica con gli ottocenteschi e poco accoglienti stabilimenti preesistenti. Data la necessità di ricostruire, riqualificare e ampliare diverse stazioni ferroviarie danneggiate dalla Prima guerra mondiale, lo Stato fascista pensò di caratterizzarle conformando la necessaria funzionalità del servizio e la modernità architettonica del tempo al culto del littorio e al trionfalismo imperante. Stefano Maggi ricorda che a metà degli anni Trenta le spese per le stazioni raggiunsero il 10% del bilancio nazionale, con un particolare interesse del regime nei confronti della loro efficienza. Il ministero delle Comunicazioni esercitò un rigido controllo sui progetti dei nuovi fabbricati viaggiatori (Maggi 2003, 169-170)<sup>5</sup>, avvertendo la necessità di apportare miglioramenti estetici al paesaggio ferroviario – anche a quello visto dal treno – rimasto ancorato agli ormai obsoleti modelli del secolo passato. Mutarono quindi progetti, spazi e materiali fino ad allora tradizionalmente impiegati negli edifici ferroviari: anche il piazzale esterno alla stazione ferroviaria venne ripensato al fine di esaltare la nuova dimensione urbanistica. Tra le più rilevanti innovazioni – riscontrabili dai progetti ferroviari dell'epoca e dall'analisi delle documentazioni fotografiche d'archivio – domina la pensilina, che per funzionalità andò a sostituire la tettoia.

Dopo la forzata sospensione dovuta alla prima guerra mondiale, l'Ente nazionale per le industrie turistiche richiamò il Touring club italiano e la Federazione italiana dei consorzi agrari per tornare a organizzare, con il patrocinio del ministero delle Comunicazioni e delle ferrovie dello Stato, i cosiddetti "concorsi annuali per l'abbellimento interno ed esterno delle stazioni"<sup>6</sup>. La cultura del rinnovamento divenne volano di crescita per le stazioni ferroviarie bisognose di improrogabili ampliamenti o di interventi di riqualificazione. Le esigenze del

nuovo orientamento architettonico di tipo razionale e le istanze del regime portarono quest'ultimo ad attivare processi comunicativi politici e simbolici con il pubblico, al fine di esaltare la "vittoriosa qualità del lavoro italiano"<sup>7</sup>. Il linguaggio assunto da Mussolini nei suoi discorsi e nelle adunate divenne dunque uno strumento utile a rafforzare il senso di appartenenza nazionale, capace di unire tutti gli italiani in un unico codice identitario che doveva rappresentare il passato e il presente, nel quale "italiano" e "fascista" avrebbero dovuto diventare sinonimi. Ogni internazionalismo veniva messo al bando, poiché ritenuto sintomo di "plutocrazia e di socialismo" (Nicoloso 2008, XVIII). In tale contesto divenne essenziale il ruolo dei progettisti calati nella grande architettura del Novecento, i quali dovevano sintetizzare le volontà politiche imposte dal regime, dimostrando altresì di essere all'altezza del progresso e della modernità dei tempi. Non a caso all'interno del ministero delle Comunicazioni era sorto un ufficio addetto a disegnare le stazioni ferroviarie (stile delle stazioni, arredo interno ed esterno ecc.), il quale decideva anche quali architetti utilizzare. Il preferito dal regime era indubbiamente Angiolo Mazzoni<sup>8</sup>, ritenuto il più capace a rappresentare una architettura in grado di esprimere forme di design globale, dal piccolo particolare al grande, dagli orologi agli spazi dei piazzali esterni. Egli divenne un vero e proprio modello di riferimento per tutti i progettisti impegnati nel rinnovamento dell'architettura ferroviaria, tant'è che a lui e a Roberto Narducci venne affidata la maggior parte dei lavori realizzati dal 1923 al 1943 in trentotto stazioni d'Italia<sup>9</sup>.

## 2. Progetti, esigenze, connessioni con il tessuto urbano

Pur tenendo conto della specifica letteratura ferroviaria coeva e contemporanea, in questo rapido *excursus*, che non ha alcuna pretesa di completezza, intendiamo fornire un contributo sul grado di innovazione di varie stazioni di medio-piccola dimensione, scelte a campione dal Nord al Sud d'Italia, sulla base di ricerche d'archivio da noi condotte su più fondi<sup>10</sup>. Nel rilevamento, che copre il periodo tra le due guerre, l'attenzione si è concentrata su quelle realtà in cui i mutamenti – dovuti a necessari interventi di ristrutturazione o di radicale ampliamento – vennero presi come esempio per indirizzare le trasformazioni di altri scali ferroviari nazionali. Per certi versi tali cambiamenti influirono e interferirono, a volte in modo significativo, anche nel più complesso campo progettuale, urbanistico e architettonico delle città.

Partiamo dunque da Bolzano, capoluogo dell'Alto Adige, nel cui rinomato centro turistico era stato richiesto un progetto per una nuova stazione ferroviaria redatto tra il 1926 e il 1928 da Angiolo Mazzoni. Nel suo nuovo incarico romano di architetto del Servizio lavori e costruzioni delle ferrovie, egli ebbe un ruolo centrale, non solo nella logistica dell'edificio, autentica "porta d'ingresso" alla città, ma anche nella più articolata opera di riqualificazione urbana e nel processo di ridefinizione infrastrutturale del territorio, ispirato dalla "politica speciale" di italianizzazione della regione atesina (Bevilacqua 2003, 145). Il generale clima di rinnovamento delle infrastrutture era divenuto occasione per riqualificare l'immagine complessiva del paesaggio cittadino senza timore per eventuali, vistose, forzature del misurato e tranquillo carattere del luogo e del suo prorompente ambiente naturale<sup>11</sup>. Si giustifica, a fronte di queste osservazioni, il retorico e severo prospetto del fabbricato viaggiatori sul versante della città, pensato per sostituire senza compromessi il ricordo di un precedente fabbricato austriaco (Ippolito 2003, 39, 41, nota 3). Durante il primo conflitto mondiale, in qualità di "scultore di guerra", era stato inviato a Bolzano, a quei tempi città dell'impero austro-ungarico e posta nelle retrovie del fronte, lo scultore Franz Ehrenhöfer (1880-1939), già accademico a Vienna. Al termine della guerra l'apprezzato artista austriaco scelse di continuare a vivere a Bolzano, entrata a far parte del territorio italiano, dove insegnerà per diversi anni. Nel 1927 venne invitato da Angiolo Mazzoni a realizzare gruppi di sculture nella nuova stazione ferroviaria, come l'allegoria dei fiumi Adige, Isarco e Rienza, posta sulla torre della stazione o le due statue ai lati dell'entrata principale, ben visibili ancora oggi, che rappresentano l'elettricità e il vapore. Negli anni del fascismo veniva infatti definito e affrontato, in modo sistematico, il problema dell'elettrificazione ferroviaria, che consentì di abbandonare le fumose macchine a vapore: "la Genova-Livorno venne elettrificata nel 1925-26, la Porrettana nel 1927, la Napoli-Foggia fra il 1926 e il 1928, anno in cui i chilometri

elettrificati raggiunsero la cifra di 2.799, che consentiva all'Italia dell'epoca di occupare la posizione più alta in Europa" (Giuntini 1999, 577)<sup>12</sup>.

Dal 1928 al 1936 sempre l'architetto Mazzoni veniva chiamato per i lavori di ammodernamento della vicina stazione ferroviaria del Brennero, che si distingue tuttora per le eleganti arcate. Rinnovò, in particolare, la pensilina centrale, la biglietteria, la sala d'attesa e la nuova dogana, riuscendo a gestire il monumentale volume edilizio "attraverso elementi asimmetrici usati con consapevolezza ed elementi architettonici di maniera, storicizzanti"<sup>13</sup>. Tutt'altra vicenda ebbe la stazione di Cagliari, quasi totalmente ristrutturata e ampliata nel 1927, sia nelle dimensioni che nell'estetica, secondo un progetto di Roberto Narducci, all'epoca inquadrato nel Servizio lavori e costruzioni delle ferrovie. Pur mantenendo l'opera a carattere di edificio pubblico, l'architetto romano volle armonizzare la facciata a quella del piano terra e degli edifici circostanti, ispirandosi al repertorio dell'eclettismo di fine secolo. L'invito a concorrere all'abbellimento degli impianti ferroviari era stato raccolto anche nel capoluogo della Sardegna. Sulla base delle indicazioni fornite dagli enti proponenti occorre allestire giardini a miglior decoro degli spazi adiacenti alla stazione: la – particolare – scelta di collocarvi piante esotiche stava a rappresentare una sorta di "mutazione di identità tra il qui e l'altrove, tra chi resta e chi parte" (Brunetti 2004, 338). Ma in pratica finiva per essere una sorta di risarcimento simbolico, a compensazione di quegli equilibri naturali infranti dalla costruzione della struttura ferroviaria. Dall'attenta lettura dei dati di progetto è possibile ricavare il periodo in cui venne a realizzarsi la rinnovata stazione di Como-San Giovanni, tra il 1937 e il 1940, a firma degli architetti Paolo Perilli e Francesco Ruggieri, anch'essi dipendenti delle Ferrovie dello Stato. Ancora adesso l'edificio si presenta con rivestimenti esterni in mattoni di cotto e in lastre di granito e ben si armonizza, nei toni e nei colori, con l'ambiente circostante. Si distingue dalle altre stazioni finora sondate per il notevole e luminoso atrio di ingresso, che a tutt'oggi consente di accedere alle apposite aree di arrivo e partenza rimarcate da ampie pensiline e da portici simmetrici laterali.

La nuova stazione di Forlì, realizzata a circa un chilometro dall'insufficiente sede originaria, venne edificata nel 1926 e inaugurata un anno dopo, contemporaneamente alla chiusura del vecchio impianto. Il tradizionale uso dei materiali risulta evidente dalla solida pietra artificiale con cui è stata rivestita gran parte della muratura. Al centro del piazzale della stazione<sup>14</sup> era stata costruita una fontana, ora non più presente, con vasca circolare e aquile imperiali scolpite, il cui getto d'acqua scaturiva da un insieme di fasci littori. Tutti elementi decorativi che non saranno certo sfuggiti alla vista di Benito Mussolini, il quale utilizzava spesso l'infrastruttura ferroviaria romagnola per fare ritorno ai suoi luoghi d'infanzia. Non secondario il fatto che la stazione venne adoperata come opportunità per la costruzione di un nuovo quartiere che ancora oggi si sviluppa lungo il viale: "la nuova Forlì" (Canali 1999, 29-56). Tra le cosiddette "città del duce" possiamo inoltre annoverare Latina, a quei tempi intitolata Littoria, il cui nome era stato assunto a simbolo del fascismo. La stazione della città laziale venne personalmente inaugurata da Mussolini il 26 novembre 1932<sup>15</sup> e ufficialmente aperta al pubblico il 18 dicembre dello stesso anno. Esattamente due anni dopo (18 dicembre 1934) la città fu dichiarata capoluogo di provincia e Mazzoni venne incaricato di ampliare e migliorare l'estetica della stazione ferroviaria. Il duce chiese espressamente di rimuovere le ingombranti reti antimalariche fino a poco prima esaltate dal letterato futurista Filippo Tommaso Marinetti, ma non più utilizzate a seguito della bonifica integrale delle paludi pontine<sup>16</sup>.

Prendiamo ora in esame la stazione ferroviaria di "Montecatini Terme", così denominata ai tempi della sua prima realizzazione (1853). Chiusa il 4 agosto 1937 e avvicendata, nello stesso giorno, a seguito dell'attivazione della nuova stazione di "Montecatini Terme-Monsummano" (ora "Montecatini Centro"), anch'essa venne progettata da Angiolo Mazzoni (Valacchi 2021, 96-107) e costruita in un'area più decentrata, in direzione Firenze. Fin dal XIX secolo la città era rinomata per le sue cure termali, sempre più apprezzate anche in campo internazionale. Durante il fascismo il rivestimento esterno della stazione ferroviaria venne realizzato a bugne, in travertino di Monsummano. Secondo l'opinione pubblica dell'epoca, il fabbricato viaggiatori, improntato a un razionalismo tecnico meno rigido, era la parte più affascinante della nuova stazione. Dallo spoglio dei numerosi progetti e disegni di Mazzoni – conservati a Roma, presso l'Archivio della Fondazione FS e visibili online<sup>17</sup> – è possibile ammirare l'estrema cura dei particolari che caratterizzavano questa stazione, assieme al raffinato design degli accessori.

In questo “viaggio ideale” spostiamo quindi la nostra indagine sul versante adriatico, più precisamente alla stazione ferroviaria di Pesaro, ufficialmente inaugurata nel 1861, contemporaneamente all’apertura della tratta Rimini-Ancona: la nuova struttura – ampliata e realizzata da Roberto Narducci – venne terminata nel 1935. Dall’analisi incrociata dei progetti e delle preziose fotografie rinvenute in vari archivi e biblioteche<sup>18</sup> emerge in maniera nitida sia la parte storico-conservativa, sia la – prevalente – parte innovativa, che conteneva diversi e significativi elementi di razionalismo: su tutti si distingueva la snellissima tettoia, unica in Italia, posta all’entrata e all’uscita della stazione, ora non più esistente. Una splendida immagine fotografica conservata presso la Fototeca dell’Archivio della Fondazione FS riguardante il ristoro viaggiatori della stazione di Pesaro evidenzia la cifra stilistica del Narducci, autentico riformatore dell’architettura ferroviaria italiana. A margine del progetto del fabbricato pesarese – nella cui torre dell’orologio venne posta la scritta “anno XII” dell’era fascista – è ben leggibile la firma del celebre architetto romano. Non sarà inopportuno precisare che, salvo casi eccezionali come questo, raramente compaiono le firme degli architetti responsabili che collaboravano con il ministero delle Comunicazioni. Ciò ha una sua motivazione: il regime voleva dare un’immagine marcatamente unitaria delle opere realizzate, nelle quali l’apporto dei singoli doveva risultare quasi sempre assorbito dall’impegno collettivo della compagnia aziendale. Ma gli architetti Mazzoni e Narducci avevano ormai raggiunto una certa fama, anche oltre l’ambito ferroviario, e dunque poterono distinguersi rispetto a tanti altri apponendo la firma nei loro rispettivi disegni. Tra i progetti del Narducci segnaliamo inoltre quello riguardante la stazione ferroviaria di Santa Flavia Solunto (Palermo), che venne inaugurata nel 1936 e di cui ci si limita a rilevare essenzialmente la ricerca plastica complessiva dell’edificio, esaltato dalla contrapposizione tra il volume del fabbricato viaggiatori e la parte semicilindrica.

A Siena nel 1914 le Ferrovie dello Stato avevano incaricato la Société Française de Chemin de Fer di elaborare un progetto per una nuova stazione ferroviaria, ma nel 1929 il progetto della società transalpina non fu più ritenuto all’altezza dei tempi. Venne quindi chiamato Angiolo Mazzoni, il quale portò a termine e inaugurò l’impianto nel 1935, assieme ai vertici delle ferrovie dello Stato e alle autorità locali<sup>19</sup>. Il fabbricato viaggiatori, distrutto dai bombardamenti del 1944, venne poi ricostruito sulla base del progetto dell’architetto Narducci. Tuttavia, nel tempo, a seguito di vari interventi di manutenzione, perse quello spirito futurista (basti appena ricordare, ad esempio, che il ristorante era completamente rivestito di tessere di vetro color verde-veronese, sul genere della biglietteria della stazione di Bolzano), quell’equilibrio di rapporti e proporzioni e quella unitarietà complessiva che lo caratterizzavano.

Nel 1927, durante i lavori per la sistemazione di Bolzano, venne avvertita anche nella vicina Trento la necessità di realizzare una stazione più funzionale<sup>20</sup>, soprattutto dopo la svolta nel campo delle nuove tecniche costruttive in muratura. All’uso del ferro, adottato poco prima da Mazzoni per la stazione di Bolzano, venne preferito il cemento armato, che in verità si era iniziato a vedere soprattutto all’estero. Mazzoni fece prevalere le sue aspirazioni alla modernità e a Trento scelse di inserire pensiline in cemento armato – con pilastri in un’unica fila intermedia, in modo da ottenere un minimo ingombro nel marciapiede riservato al viaggiatore in attesa – perfezionando così il prototipo di pensiline già sperimentate con successo a Siena. Oltre a questo enorme sforzo estetico per nobilitare gli arditi sbalzi delle pensiline, l’architetto Mazzoni si era concentrato, in modo forse ancora più frenetico, sugli spazi interni che dovevano integrare visuali, componenti e arredi. In questi termini esprimeva il suo pensiero: “Ogni edificio ferroviario ... internamente – specie nella parte in cui accede o può accedere il pubblico – deve essere non solo decorato, ma arredato in armonia alla costruzione esterna, conciliando le esigenze dei vari servizi con le leggi dell’estetica” (citazione di Cassio, Pasquarelli 1995, 58). Lo testimoniano, soprattutto, i suoi numerosi disegni nei quali illustra, con dovizia di particolari, i mobili del ristorante e della biglietteria, gli orologi, le panche, le sedie e i tavoli delle sale d’attesa, i porta-ombrelli e i corrimano dei sottopassaggi, tutti elementi pensati sempre nel rispetto di quei principi di semplicità, di chiarezza evidente, di unitaria compostezza stilistica improntata a uno spirito di agile modernità.

Prima di terminare questa breve indagine desideriamo spendere qualche parola su un’ultima stazione ferroviaria, quella di Viareggio, peraltro oggetto di recenti e approfonditi studi (Giacomelli, Serafini, cur., 2021). L’originario fabbricato viaggiatori, aperto all’esercizio pubblico il 15 aprile 1861, era stato quasi subito criticato

per la distanza dal rinomato centro turistico balneare, affermato anche a livello internazionale. Dopo alterne vicende, fu chiamato a progettare una nuova stazione l'architetto Roberto Narducci, che lui stesso inaugurò nel 1936, in presenza del ministro delle Comunicazioni. Con la costruzione di questa stazione ferroviaria improntata a un'agile modernità, con apprezzabili vedute novecentesche realmente razionali, Narducci veniva consacrato dalla stampa nazionale come architetto di prim'ordine, capace di realizzare "robuste progettazioni eseguite con indubbio senso di misura"<sup>21</sup>. Quanto all'opera, essa si distingueva per "dignità, comodità, luminosità: [queste] sono le caratteristiche essenziali della nuova stazione ferroviaria viareggina"<sup>22</sup>. Qui il tema della pensilina, fortemente aggregante, fu sperimentato in fase tecnica ed esecutiva con particolare successo; la conformazione della copertura richiamava alle realizzazioni di Angiolo Mazzoni e Giovanni Polsoni – particolarmente a Siena – e a quelle dell'architetto André Ventre espresse alla stazione di Versailles (Parigi). Del complesso ferroviario concretizzato tra le due guerre mondiali sono andati perduti il magazzino merci, la cabina di trasformazione e il rifornitore idrico: tutti elementi che, per quanto considerati secondari, erano rappresentativi del rinnovamento dell'architettura ferroviaria ideata da Roberto Narducci<sup>23</sup>, di cui resta oggi possibile ammirare unicamente il fabbricato viaggiatori e il fabbricato alloggi.

### 3. Conclusioni

Le qui considerate stazioni di media e piccola dimensione rappresentano in una lettura storica, a seconda dell'ubicazione e dell'importanza, indicativi esempi in relazione alle effettive innovazioni realizzate in numerosi altri edifici italiani durante il Ventennio. Le foto d'archivio e i disegni dei più qualificati progettisti del tempo costituiscono indispensabili supporti documentari mirati a favorire un'analisi dell'evoluzione della tecnica e del genere cosiddetto razionalista sviluppatosi nelle strutture ferroviarie. Tali edifici pubblici erano ormai divenuti luoghi rappresentativi del processo di costruzione dell'identità del Paese e, di riflesso, della sua immagine d'insieme. Da questo punto di vista, notevole e incessante è stato lo sforzo profuso, *in primis*, dagli architetti Angiolo Mazzoni, Roberto Narducci e Paolo Perilli, mirato a equilibrare il razionalismo alle esigenze estetiche e a quelle dell'ambiente geo-morfologico circostante. Estremamente chiari e semplici risultano i loro disegni planimetrici e d'arredo, che raggiungevano una elevata scorrevolezza e armonia di rapporti tra modernità e tradizione, indicando al tempo stesso una nuova visione per il trasporto ferroviario. Nel periodo fascista vengono soprattutto riqualificati gli spazi interni degli antichi fabbricati viaggiatori, finora sottovalutati e non considerati come potenziali centri di relazioni dinamiche, di percorsi che – ieri come oggi – devono guidare da un binario all'altro flussi di comitive, famiglie, lavoratori o singoli di ogni provenienza geografica e di ogni estrazione sociale. Nel complesso, viene rifondato il rapporto rispetto all'accessibilità al trasporto ferroviario e alla mobilità, che tra le due guerre vive significativi cambiamenti. Lo confermano i raffinati e funzionali elementi d'arredo all'epoca organicamente inseriti nelle stazioni<sup>24</sup> e in parte visibili ancora oggi. Uno stimolo in più per cercare di salvaguardarli dal logorio del tempo e valorizzarli quali prove del patrimonio architettonico ferroviario della prima metà del secolo scorso.

### Note

- 1 Al termine del conflitto in queste due regioni continuarono a essere garantiti finanziamenti per quei lavori straordinari indispensabili a adeguare, dal punto di vista tecnico e normativo, le linee ex austriache al sistema ferroviario della rete nazionale.
- 2 L'autore osserva che in Italia le punte massime di passeggeri si raggiunsero in occasione dell'Anno Santo del 1925.
- 3 Istituito con Regio decreto legge 30 aprile 1924 n. 596, comprendeva ferrovie, marina mercantile, poste e telegrafi; venne soppresso vent'anni dopo. Sulla costituzione del ministero delle Comunicazioni si veda anche Giuntini (2001), 74-76.
- 4 Già all'epoca si comprese che il turismo costituiva "il più utile complemento agli impieghi dell'agricoltura e dell'industria in generale" (Mariotti 1931, 66). Pertanto, "è interesse generale della Nazione che le ferrovie producano in quei forestieri che non hanno modo di visitare l'interno del nostro Paese – ma che venendo in Italia, per qualunque ragione, ne vedono le ferrovie e le stazioni – la migliore impressione possibile", *Le ferrovie dello Stato nel primo decennio fascista 1922, 1-1932, X*, Istituto geografico De Agostini, Novara [1932?], p. 52.

- 5 Altrettanta attenzione il ministero prestò ai progetti degli altri edifici pubblici, tanto che “ne derivò una certa omologazione delle costruzioni realizzate in questo periodo” (ivi, p. 170).
- 6 Iniziati nel 1911 e interrotti dalla guerra nel 1914, erano anche chiamati “concorsi delle stazioni fiorite”; sull’argomento si veda Brunetti 2004, pp. 333-346.
- 7 Godoli E., Lima A.I., *Introduzione*, in Godoli E., Lima A.I. (cur.), *Architettura ferroviaria in Italia. Novecento*, atti del convegno di studi (Palermo, 11-13 dicembre 2003), Palermo, Dario Flaccovio, p. 11.
- 8 Un cenno sulla cultura fascista-futurista, che aveva imposto a Mazzoni una “sua” connotazione ideologica, è presente in A. d’Angelo, *Angiolo Mazzoni: un architetto di regime?*, in “Voci della rotaia”, n. 5, maggio 1979, p. 30.
- 9 Le trentotto stazioni del periodo qui considerato corrispondono a quelle di: Agrigento (L. Caruana, 1933), Albenga (R. Narducci, 1937), Alessandria (Narducci, 1942), Bardonecchia (Narducci, 1933), Belluno (Narducci, 1928), Bologna c.le (E. Bianchi, L. Barigazzi, 1926), Bolzano (A. Mazzoni, 1928), Brennero (Mazzoni, 1928/1936), Cagliari (Narducci, 1927), Campobasso (Narducci, 1942), Città del Vaticano (G. Momo, 1933), Falconara M. (E. Tagliaferri, 1928), Fidenza (E. Bianchi, 1927), Forlì (E. Bianchi, 1927) Firenze S.M. Novella (fabbricato viaggiatori G. Michelucci, P.N. Berardi, N. Baroni, I. Gamberini, S. Guarnieri, L. Lusanna), Forlì (E. Bianchi, 1927), Latina (Mazzoni, 1932), Messina c.le /Marittima (Mazzoni, 1939), Milano c.le (1931), Montecatini (Mazzoni, 1937), Morgex (Società ferroviaria Aosta Prè St. Didier, 1929), Napoli C. Flegrei (FS, 1930), Napoli Mergellina (G.B. Milani, G. Costa, 1927), Pesaro (Narducci, 1935), Piacenza (Narducci, P. Costermanelli, 1937), Pietra Ligure (Narducci, 1938), Prato c.le (F. Fioretti, De Margheriti, 1934), Quarto dei Mille (Narducci, 1941), Redipuglia (Narducci, 1936), Reggio Calabria c.le (Mazzoni, 1938), Roma Ostiense (Narducci, 1940), Roma Prenestina (P. Perilli, 1938), Salsomaggiore (Cervi, 1937), Taormina Giardini (Narducci, 1928), Trento (Mazzoni, 1936), Ventimiglia (Narducci, 1942), Viareggio (Narducci, 1936), Villa S. Giovanni (Narducci, 1937), cfr. Gerlini, Mori, Paiella (2016), 69-82.
- 10 Le fotografie e i numerosi progetti e disegni qui presi in esame sono conservati in gran parte presso l’Archivio della Fondazione Ferrovie dello Stato. Tale materiale documentario è da ritenersi essenziale per qualsiasi lavoro mirato a ricostruire una storia delle stazioni ferroviarie italiane della prima metà del Novecento. Da segnalare anche la documentazione depositata all’Archivio Centrale dello Stato, in particolare quella del Fondo Italo Balbo. Ringrazio il personale di questi archivi per l’assai cortese collaborazione fornita.
- 11 Nel 1934 l’architetto Marcello Piacentini elaborò il piano regolatore di Bolzano: al di là dell’estensione urbana, la suddivisione contemplava per la stazione una vasta area di espansione delle attività ferroviarie e la realizzazione di quartieri popolari oltre la ferrovia, cfr. *Architettura e progetti delle stazioni italiane*, cit., pp. 238-239.
- 12 La crisi del ’29 – prosegue l’autore – “influi pesantemente sui programmi di elettrificazione, senza però bloccarli: nel 1939 ben 5.160 km erano elettrificati, il 44 per cento dei quali col sistema trifase” (*ibidem*).
- 13 *Architettura e progetti delle stazioni italiane*, cit., p. 242.
- 14 Attualmente il piazzale presenta una dimensione monofunzionale: è stata aumentata la superficie lasciata ai mezzi di trasporto a danno degli spazi verdi.
- 15 Sull’inaugurazione della stazione di Littoria cfr. “Il Popolo d’Italia”, n.ri 283 e 284 del 27 e 29 novembre 1932.
- 16 Per una storia dell’agro romano e pontino malarico cfr. S. Orazi (cur.), *Angelo Celli. Nascita di una scienza della politica sanitaria*, Sapienza Università Editrice, Roma 2014; S. Orazi, *Memorie storiche di un morbo ritenuto scomparso*, in “Biografie Mediche”, 8 (2017), pp. 10-18.
- 17 Si veda il sito Internet <https://www.fondazionefs.it/> (sezione Archivio Architettura).
- 18 Le cui specifiche fonti sono state indicate in nota 10.
- 19 Sulla stazione ferroviaria di Siena, come anche sul trasporto pubblico urbano e sul rapporto tecnologia-sostenibilità, si vedano i saggi contenuti nel volume a cura di A. Orlandini, *Tra innovazione e conservazione. Infrastrutture e servizi a Siena nel Novecento*, atti del convegno (Siena, 13 novembre 2004), Protagon, Siena 2005. Sull’apporto del Mazzoni in Toscana si veda il catalogo della mostra allestita a Grosseto e Montecatini Terme nel 2013, cfr. M. Giacomelli, E. Godoli, A. Pelosi (cur.), *Angiolo Mazzoni in Toscana*, Edifir, Firenze 2013.
- 20 A Trento l’originaria stazione ferroviaria, inaugurata nel 1859 dal governo austro-ungarico, era ubicata nella periferia della città.
- 21 *La nuova stazione di Viareggio*, in “Il Popolo di Roma”, 14 giugno 1936.
- 22 *Ibidem*. I lavori, iniziati nel maggio 1934, richiesero 56.500 giornate di lavoro. Il foglio romano riferisce inoltre: “È stata necessaria l’erogazione di dieci milioni di lire; capitale ragguardevole ma, possiamo affermarlo, bene speso”.
- 23 Alla sua mano erano riconducibili gli accurati e particolari disegni dei mobili, delle cabine telefoniche, dei cartelli esplicativi dei percorsi interni per i viaggiatori posti nella stazione.
- 24 Orologi nelle torri, pensiline, scale con corrimano in ottone, spazi verdi, sale d’attesa con panche e poltroncine, ristori con banco e tavoli stilizzati. All’avanguardia si mostrarono anche le strutture delle biglietterie, delle vendite dei giornali e tabacchi e dei servizi igienici, così come al passo con i tempi erano i tabelloni degli orari dei treni, gli espositori pubblicitari, l’illuminazione, i carrelli per trasporto valige e pacchi, le cassette postali, gli accessori degli uffici ecc.

## Principali fonti documentarie

Archivio Centrale dello Stato:

- Fondo Italo Balbo.
- Fondazione Ferrovie dello Stato.
- Fondo Archivio Architettura.
- Fondo Fototeca.



## Riferimenti bibliografici

**Albrecht K.**

2017 *Angiolo Mazzoni. Architekt der italienischen Moderne*, Berlin, Reimer.

**Barone G.**

1983 *Politica, economia e istituzioni. Il Ministero dei Lavori pubblici*, in "Italia contemporanea", fasc. 151-152, pp. 5-40.

**Bevilacqua F.**

2003 *La stazione di Bolzano*, in *Angiolo Mazzoni (1894-1979). Architetto Ingegnere del Ministero delle Comunicazioni*, atti del convegno di studi (Firenze, Palazzina reale della stazione di Santa Maria Novella, 13-15 dicembre 2001), Ginevra-Milano, Skira.

**Bonora G., Focacci C.**

2002 *Funzionalità e progettazione degli impianti ferroviari*, [Roma], Cifi.

**Bortolotti L.**

1985 *Viabilità e sistemi infrastrutturali*, in De Seta C. (cur.), *Storia d'Italia. Annali 8. Insediamenti e territorio*, Torino, Einaudi, pp. 348-354.

**Brunetti F.**

2004 *I concorsi per le stazioni fiorite indetti dal Touring Club Italiano*, in Godoli E., Lima A.I. (cur.), *Architettura ferroviaria in Italia. Novecento*, atti del convegno di studi (Palermo, 11-13 dicembre 2003), Palermo, Dario Flaccovio, pp. 333-346.

**Canali F.**

1999 *Le "città del Duce" e la cultura architettonica nazionale: una difficile sintesi tra la modernità urbana e il restauro della "città di Mezzozzo"*, in Prati L., Tramonti U. (cur.), *La città progettata: Forlì, Predappio, Castrocaro. Urbanistica e architettura fra le due guerre*, catalogo della mostra (Forlì 27 novembre 1999-26 marzo 2000), Forlì, Comune di Forlì, pp. 29-56.

**Capuzzo E.**

2019 *«Italiani. Visitate l'Italia».* Politiche e dinamiche turistiche in Italia tra le due guerre mondiali, Padova, Luni.

**Cassio S., Pasquarelli S.**

1995 *La stazione di Trento di Angiolo Mazzoni e la tutela del moderno*, in "L'industria delle costruzioni", luglio-agosto, pp. 58-61.

**Ciano C.**

1939 *Dieci anni di attività al Ministero delle Comunicazioni*, Roma, Pinciana.

**Ciucci G.**

1989 *Gli architetti e il fascismo. Architettura e città 1922-1944*, Torino, Einaudi.

**Cnr (Consiglio nazionale delle ricerche)**

1962 *Manuale dell'architetto*, Roma, Consiglio nazionale delle ricerche.

**Collenza E.**

2007 *L'architettura della stazione ferroviaria*, Roma, Officina.

**Cozzi P., Godoli M., Pettenella E.**

2003 *Angiolo Mazzoni (1894-1979). Architetto Ingegnere del Ministero delle Comunicazioni*, Mart – Museo di arte moderna e contemporanea di Trento e Rovereto, Milano, Skira.

**D'Agostino P.**

2013 *Stazioni ferroviarie. Riflessioni tra disegno e progetto*, Santarcangelo di Romagna, Maggioli.

**D'Angelo A.**

1979 *Angiolo Mazzoni: un architetto di regime?*, in "Voci della rotaia", n. 5, maggio, p. 30.

**De Simone R.**

2011 *Il razionalismo nell'architettura italiana del primo Novecento*, Bari, Laterza.

**Direzione generale delle Ferrovie dello Stato**

1940 *Il centenario delle ferrovie italiane 1839-1939*, Novara, Istituto Geografico De Agostini.

**Falli E.**

2021 *Interventi di restauro nelle stazioni di Viareggio e Montecatini Terme*, in Giacomelli M., Serafini A. (cur.), *La stazione di Viareggio di Roberto Narducci e l'architettura ferroviaria degli anni 1930 in Toscana. Problemi di tutela e di restauro*, atti della giornata di studio (Viareggio, Villa Argentina, 10 ottobre 2020), Pisa, Ets, pp. 108-121.

**Galleria comunale d'arte moderna**

1984 *Angiolo Mazzoni (1894-1979). Architetto nell'Italia tra le due guerre*, Galleria comunale d'arte moderna (Bologna, 20 ottobre 1984 – 3 gennaio 1985), Casalecchio di Reno, Grafis.

**Gerlini M., Mori P., Paiella R.**

2016 *Architettura e progetti delle stazioni italiane... dall'Ottocento all'Alta Velocità*, Arezzo, Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani.

**Gerlini M., Narducci C.A., Paiella R.**

2015 *Roberto Narducci Architetto Ingegnere (1887-1979). Regesto delle opere*, Roma, Fondazione FS.

**Giacomelli M.**

2004 *Roberto Narducci (1887-1979) architetto-ingegnere del ministero delle Comunicazioni*, in Godoli E., Lima A.I. (cur.), *Architettura ferroviaria in Italia. Novecento*, atti del convegno di studi (Palermo, 11-13 dicembre 2003), Palermo, Dario Flaccovio, pp. 105-128.

**Giacomelli M., Godoli E., Pelosi A. (cur.)**

2013 *Angiolo Mazzoni in Toscana*, Firenze, Edifir.

**Giacomelli M.,**

2021 *La stazione ferroviaria di Viareggio di Roberto Narducci*, in Giacomelli M., Serafini A. (cur.), *La stazione di Viareggio di Roberto Narducci e l'architettura ferroviaria degli anni 1930 in Toscana. Problemi di tutela e di restauro*, atti della giornata di studio (Viareggio, Villa Argentina, 10 ottobre 2020), Pisa Ets, pp. 56-95.

**Giuntini A.**

1999 *Nascita, sviluppo e tracollo della rete infrastrutturale*, in *Storia d'Italia. Annali 15. L'industria*, Torino, Einaudi, pp. 551-616.

**Giuntini A.**

2001 *Il Paese che si muove. Le ferrovie in Italia fra '800 e '900*, Milano, FrancoAngeli.

**Ippolito L.**

2003 *Struttura e involucro nell'opera di Angiolo Mazzoni*, in *Angiolo Mazzoni (1894-1979). Architetto Ingegnere del Ministero delle Comunicazioni*, atti del convegno di studi (Firenze, Palazzina reale della stazione di Santa Maria Novella, 13-15 dicembre 2001), Ginevra-Milano, Skira, pp. 39-47.

**Lovero P.**

2007 *Grandi stazioni e piccole stazioni. Una falsa alternativa?*, Venezia, Iuav.

**Maggi S.**

2001 *Politica ed economia dei trasporti (secoli XIX-XX). Una storia della modernizzazione italiana*, Bologna, il Mulino.

**Maggi S.**

2003 *Le ferrovie*, Bologna, il Mulino.

**Maggi S.**

2014 *Angelo Celli e le ferrovie*, in Orazi S. (cur.), *Angelo Celli. Nascita di una scienza della politica sanitaria*, Roma, Sapienza Università Editrice, pp. 115-127.

**Mariotti A.**

1931 *L'importanza economica del turismo*, Firenze, Aesti.

**Masi F.**

1971 *La pratica delle costruzioni di acciaio: formazione di strutture di acciaio, tettoie, ossature per fabbricati civili, ponti stradali e ferroviari, pali, torri, gru*, 4<sup>a</sup> ed., Milano, U. Hoepli.

**Ministero dei Lavori Pubblici**

1933 *Opere pubbliche 1922-1932*, [Attilio Calzavara (design)], Roma, Istituto Geografico De Agostini – coi tipi della tipografia del Senato.

**Narducci R.**

1938 *I nuovi fabbricati delle stazioni di Loano e Albenga*, in “Rivista tecnica delle ferrovie italiane”, fasc. 3, vol. 54, pp. 180-186.

**Nicoloso P.**

2004 *Gli architetti di Mussolini. Scuole e sindacato, architetti e massoni, professori politici negli anni del regime*, Milano, FrancoAngeli.

**Nicoloso P.**

2008 *Mussolini architetto. Propaganda e paesaggio urbano nell'Italia fascista*, Torino, Einaudi.

**Orazi S.,**

2020 *La linea ferroviaria Fabriano-Urbino-Santarcangelo di Romagna tra storia e immagini*, Comunità montana del Catria e Nerone, Istituto per la storia del Risorgimento italiano-Comitato di Pesaro e Urbino, 2<sup>a</sup> ed., 1<sup>a</sup> ristampa (con CD interattivo), Urbino, Argalia.

2023 *Il dibattito sulle strade ferrate dell'Appennino Centrale (1865-1879)*, in Maggi S. (cur.), *La rotaia e il treno. Due secoli di sviluppo*, atti del convegno internazionale (Pistoia 25-26 novembre 2022), Pisa, Pacini editore.

**Orlandini A.**

2005 *Tra innovazione e conservazione. Infrastrutture e servizi a Siena nel Novecento*, atti del convegno (Siena, 13 novembre 2004), Siena, Protagon.

**Pipinato A.**

2008 *Progettazione delle stazioni ferroviarie*, Padova, Libreria Cortina.

**Rebora M.**

1994 *La stazione ferroviaria in Italia. Architettura e tipologia degli organismi minori*, Roma, Esagrafica.

**Serafini A.**

2021 *La stazione Nuova di Viareggio, questioni urbanistiche*, in Giacomelli M., Serafini A. (cur.), *La stazione di Viareggio di Roberto Narducci e l'architettura ferroviaria degli anni 1930 in Toscana. Problemi di tutela e di restauro*, atti della giornata di studio (Viareggio, Villa Argentina, 10 ottobre 2020), Pisa, Ets, pp. 40-55.

**Valacchi E.**

2021 *La stazione di Angiolo Mazzoni a Montecatini Terme: storia e criteri d'intervento per il restauro*, in Giacomelli M., Serafini A. (cur.), *La stazione di Viareggio di Roberto Narducci e l'architettura ferroviaria degli anni 1930 in Toscana. Problemi di tutela e di restauro*, atti della giornata di studio (Viareggio, Villa Argentina, 10 ottobre 2020), Pisa, Ets, pp. 96-107.

**Vicuna G.**

1986 *Organizzazione e tecnica ferroviaria*, Roma, Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani.

