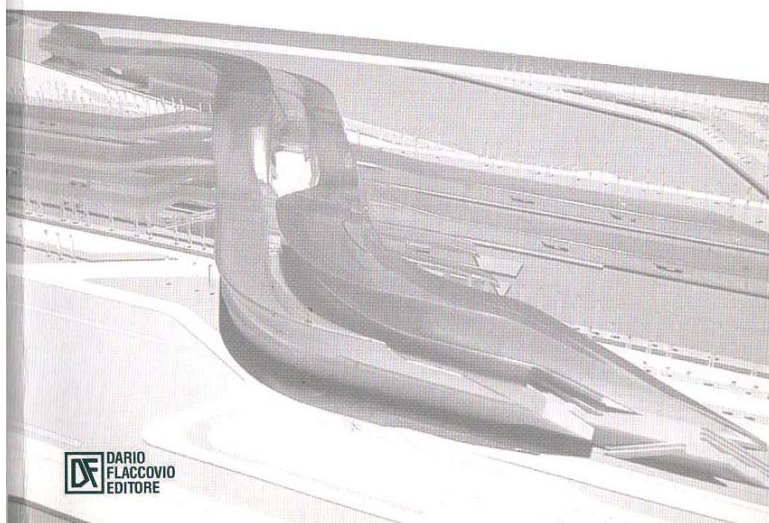


ARCHITETTURA FERROVIARIA IN ITALIA NOVECENTO

a cura di Ezio Godoli e Antonietta Iolanda Lima



DF DARIO
FLACCOVIO
EDITORE

Architettura ferroviaria in Italia Novecento

a cura di Ezio Godoli e Antonietta Iolanda Lima



E. Godoli, A.I. Lima
ARCHITETTURA FERROVIARIA IN ITALIA. NOVECENTO
ISBN 88-7758-597-8
Prima edizione: settembre 2004
© 2004 by Dario Flaccovio Editore s.r.l. - tel. 091202533 - fax 091227702
www.darioflaccovio.it info@darioflaccovio.it

Questo volume, esito del programma di ricerca scientifica di interesse nazionale MIUR 2001, *L'architettura delle stazioni ferroviarie in Italia* (coordinatore nazionale Ezio Godoli), è pubblicato con i fondi MIUR (40%) assegnati ai dipartimenti di Storia e Progetto nell'Architettura dell'Università di Palermo e Casa-Città del Politecnico di Torino.

ATTI DEL CONVEGNO DI STUDI
Palermo, Sala Magna dello Steri, 11-13 dicembre 2003

PATROCINI
Facoltà di Architettura dell'Università di Palermo
Dipartimento di Storia e Progetto nell'Architettura dell'Università di Palermo
Presidenza della Regione Siciliana
Assessorato BB. CC. AA. e Pubblica Istruzione della Regione Sicilia
Assessorato Trasporti e Comunicazioni della Regione Sicilia
Società Grandi Stazioni S.p.a.
Rete Ferroviaria Italiana

COMITATO SCIENTIFICO
Mauro Cozzi, Università di Firenze
Romeo Danielis, Università di Trieste
Ezio Godoli, Università di Firenze
Benedetto Gravagnuolo, Università di Napoli
Antonietta Iolanda Lima, Università di Palermo
Mario Lupano, Università di Bologna
Giuliana Ricci, Politecnico di Milano
Augusto Sistri, Politecnico di Torino

PROGETTO GRAFICO E REDAZIONE
Aurelio Antonio Belfiore, Alessandro Brandino

COLLABORATORI ALLA REDAZIONE DELL'INDICE DEI NOMI
Antonella Armetta, Francesco Lensi, Danilo Maniscalco

In copertina: Zaha Hadid, stazione di Napoli Afragola, progetto (2003)
Si ringrazia RFI per avere fornito la foto della copertina

INDICE

<i>Introduzione</i>	9
Rossana Bossaglia La stazione è uno strumento: difendiamola	13
Giovanni Roccati Dalla strutturazione amministrativa della rete ferroviaria italiana ai primi esperimenti della sua elettrificazione	15
Augusto Sistri Il dibattito sulle stazioni ferroviarie a Torino nel primo Novecento	25
Laura Antonietta Guardamagna Una ferrovia militare non costruita	31
Francesco Bonamico La linea Torino-Ceres 1869-1916: stazioni come chalets e come cottages	37
Giuliana Ricci Una facciata non un'architettura	45
Giovanna D'Amia L'architettura ferroviaria di Giuseppe di Giovanni: dai progetti per la stazione centrale di Milano alle case economiche per i ferrovieri a Palermo	71
Andrea Giuntini I ferrovieri alla scrivania. Burocrati e tecnici negli uffici delle Ferrovie dello Stato fra le due guerre	85
Emanuele Masiello Architetti e ingegneri del Ministero delle Comunicazioni	93
Milva Giacomelli Roberto Narducci (1887-1979) architetto-ingegnere del Ministero delle Comunicazioni	105
Stefano Maggi Ferrovie e stazioni nelle colonie italiane	129
Antonietta Iolanda Lima Dalla nazionalizzazione agli anni trenta ampliamenti e nuove realizzazioni in Sicilia	139

Ettore Sessa Un tardo liberty per le stazioni in Sicilia	169
Alessandro Brandino Le stazioni di Messina: analisi della storiografia e nuove acquisizioni sull'intervento di Angiolo Mazzoni	187
Aurelio Antonio Belfiore Genesi e realizzazione del fabbricato viaggiatori di Taormina-Giardini	199
Irene Miano La stazione ferroviaria di Enna	225
Valeria Garruzzo Le stazioni ferroviarie di Cossato Biellese e di Orbassano di Nicola Mosso	231
Alfredo Cisternino Il concorso del 1935 per Venezia Santa Lucia	251
Rosario De Simone La modernizzazione dell'architettura ferroviaria negli anni intorno al concorso per Firenze Santa Maria Novella	267
Ezio Godoli Roma Termini: dai progetti di Mazzoni al concorso del 1947	283
Pier Paola Penzo Il traffico del ferro e della gomma: nuovi aspetti del piazzale delle stazioni (1900-1940)	317
Federico Brunetti I concorsi per le stazioni fiorite indetti dal Touring Club Italiano	333
Elena Pirazzoli In guerra contro gli elementi. Aspetti retorico-simbolici nella commemorazione dei caduti della direttissima Bologna-Firenze	347
Mauro Cozzi Il design per le stazioni ferroviarie intorno al 1935	361
Michele Argentino L'immagine coordinata delle stazioni tra le due guerre	383
Vanni Pasca Treni e design	387

Antonella Huber Il museo ferroviario di Roma Termini. Propaganda e identità nelle mostre delle Ferrovie dello Stato	391
Benedetto Gravagnuolo Le stazioni ferroviarie di Napoli nel XX secolo	407
Lamberto Ippolito Le trasformazioni della stazione storica	415
Giovanni Lo Bue Il progetto di ristrutturazione della rete siciliana	429
Mario Lupano Paesaggio ferroviario e geografia della lentezza. L'esempio di un parco lineare tra Caltagirone e Piazza Armerina	435
Romeo Danielis Le stazioni ferroviarie come luogo economico	443
Marco Mazzarino Aspetti economico-funzionali e urbanistico-progettuali delle stazioni ferroviarie	453
Gianfranco Marrone-Anna Milena Vinci Spazialità e comunicazione: Roma Termini e Milano Centrale	469
Carlo De Vito I concorsi di RFI per le nuove stazioni alta velocità	477
Natale Tedesco La stazione, il treno, <i>topoi</i> della società moderna	481
Domenica Perrone "Il cancello verso il fascino dell'ignoto". Dalla stazione di Edward Morgan Forster alla stazione di Italo Calvino	487
Antonino Buttitta La stazione non è una stazione	493
Giuseppina Giordano Le fonti archivistiche per nuovi percorsi di studio	497
Indice dei nomi	506

L'immagine coordinata delle stazioni tra le due guerre

Michele Argentino

Lo sviluppo del trasporto ferroviario, tumultuoso, ha certamente influenzato il modo di guardare il mondo: linee come quelle che attraversavano gli Stati Uniti da costa a costa, la Transiberiana o l'Orient Express, davano l'immediata sensazione che il mondo poteva essere percorso e controllato: *Il giro del mondo in ottanta giorni* non era solo un divertente romanzo di Verne, ma un'utopia in corso di realizzazione.

La corsa all'applicazione di tecnologie sempre più perfezionate, che ricadevano in settori collaterali, ha dato vita alla maggiore competizione che la rivoluzione industriale ricordi.

Affidabilità e comfort venivano continuamente affinati fino a raggiungere standards elevatissimi già ai primi del Novecento.

Il modo di vivere, almeno della parte più ricca del mondo, veniva via via ribaltato, non soltanto dando un diverso assetto al territorio, ma intervenendo sui modi di essere individuali, che venivano pure cambiati dalle pratiche derivanti dall'uso del treno.

La moda, ad esempio, è costretta ad inventare abiti più pratici e pettinature meno monumentali, la valigeria viene rivoluzionata e adattata ad un trasporto rapido e pratico.

Perfino l'igiene risente di pratiche più idonee alle nuove necessità. La vita tutta diventa più veloce e ritmata sull'orario degli arrivi e delle partenze.

Questa reale frenesia, che turba anche i tradizionali rapporti sentimentali, viene puntual-

mente registrata dalla letteratura che introduce scenari ferroviari nelle sue trame.¹

L'influenza maggiore è nel Futurismo italiano che vede nel treno il suo simbolo, e avverte che nulla sarà più uguale con l'ingresso rumoroso di questa macchina imponente.

Città, campagne, sentimenti e immagine subiranno un urto definitivo da questa nuova inquietante presenza. Un futurismo strisciante informa l'animo di tutti. È in arrivo un mondo nuovo, frenetico: dunque va ridisegnato tutto.

Un parametro nuovo s'inserisce nel mondo delle immagini: la dinamica.

Sul finire dell'Ottocento la rete ferroviaria avvolge gran parte dell'Europa, circolano a gran velocità persone, merci, idee.²

Il paesaggio agrario è solcato da locomotive fumanti; le città subiscono una rimodulazione della forma, alcune rischiano di perdere l'identità storica.³

La città che si estende ha nelle stazioni un nuovo punto di accumulazione; sul fronte della affidabilità si misurano le aziende che producono tecnologia ferroviaria; macchine sempre più efficaci vengono perfezionate in Europa e in America a ritmo costante per correre dietro alla pressante esigenza di nazioni che vedono nell'introduzione delle reti ferroviarie un fattore straordinario di sviluppo. I primati di velocità venivano abbattuti con sempre nuove invenzioni, le dimensioni e la potenza delle locomotive si rapportavano al volume di traffico di cose e persone, sempre in aumento.

Nel 1928 negli uffici del movimento della stazione di Napoli-Mergellina su un grande pannello luminoso che raffigurava l'intero piazzale ferroviario si accendevano e si spegnevano lampadine rosse e verdi.

Già fin dall'Ottocento, con l'eccezione delle grandi stazioni, esistevano oltre che un disegno standard, anche dei manuali per la manutenzione che miravano a rendere uniforme l'immagine e a conservare nel tempo l'identità, con strumentazione standard e materiali consigliati.

Non solo era chiara l'immagine aziendale, ma veniva rigorosamente mantenuta nel tempo; un'immagine fatta di segni che ancora oggi scandiscono l'idea di treno nella memoria, almeno di quelli della mia età.

Piccoli segni che elenco dal libro di Ugo Pirro *Figli di ferrovieri?*:

- 1) Stampati, ceralacca, lunghe strisce di carta che giravano negli apparecchi telegrafici su cui venivano trascritti gli ordini di servizio.
- 2) Il campanello elettrico che trillava prima dell'arrivo del treno;
- 3) Gli scambi azionati a mano;
- 4) Il carrello a pedale;
- 5) Il fischietto del capostazione;
- 6) Il fischio del treno a vapore;
- 7) Il fumo;
- 8) L'accelerazione del treno in partenza e gli sbuffi;
- 9) I divani di velluto rosso della prima classe, i divani di velluto grigio della seconda classe, le panche di legno e l'odore della terza classe;
- 10) Il carbone ed il fuochista, annerito dalla polvere;
- 11) L'orario ferroviario;
- 12) Il biglietto e la severità del controllore;
- 13) Il passaggio a livello che tagliava il paese in due;
- 14) Le file in attesa;
- 15) Le avvertenze di pericolo con teschi ed

ossa incrociate;

16) Le trilingue, perentorie raccomandazioni "Achtung";

17) I giardini curati;

18) Le toilettes;

19) Le vetture ferme nei binari morti;

20) Le fontanelle per l'acqua;

21) Le attese nelle panche a strisce di legno;

22) Il rumore dei respingenti;

23) Etc...

Così dappertutto si presentava la ferrovia, che faceva vibrare le case e fracassava il silenzio della notte.

Ma oltre a questi aspetti emozionali, ogni singolo aspetto fu trattato con somma cura: la conformazione dei sedili, per esempio, si basava sui dati emersi da studi ergonomici; il lettering era il risultato di ricerche empiriche sulla percezione delle parole scritte su oggetti in movimento. Ecco quindi nascere nel 1883 una scrittura segnaletica in caratteri privi di ornamento e senza grazie tipografiche - ancora attualissimi - creata in base alle leggi della percezione. La loro forma acquistò, in senso letterale, validità perenne: dagli anni trenta del XX secolo divenne la norma per l'industria tedesca.

La rete ferroviaria in Italia negli anni trenta, si è identificata pure con la sperimentazione e l'accoglimento di ogni innovazione tecnologica,⁸ anzi non soltanto ne ha accettato i risvolti, ma ha promosso la ricerca, pur con uno sventoso ritardo rispetto ai colossi britannici e statunitensi, si è proposta con nuovi sistemi verso l'elettrificazione, intestandosi l'esperimento del trifase, applicato attorno al 1902 e concluso verso gli anni trenta, accogliendo l'elettrificazione a corrente continua.⁹

Le locomotive italiane compatte hanno subito diverse modifiche fino a raggiungere delle linee filanti con l'E 402 delle Ferrovie dello Stato con disegno di Pininfarina.

“Stava cominciando l'era delle forme aerodinamiche; dappriocipio poteva sembrare che la sistemazione delle carenature che rivestivano gran parte dell'esterno fosse la negazione della voluta accessibilità”⁴ ma nel 1938 il definitivo primato mondiale di velocità delle locomotive a vapore, 203,5 chilometri all'ora, fu battuto da una “Mallard” carenata.

La carenatura aerodinamica oltre che fatto estetico diventava scelta tecnologica.

L'assetto delle città si conformava allo svolgersi di questo nastro, snodo visibile che unisce l'antico al moderno, che impone sacrifici alla vecchia immagine della città, favorendo svecchiamenti e sventramenti o diradazioni come si usava chiamare le trasformazioni urbane; gli ingenti flussi di viaggiatori attivavano una congerie di equipaggiamenti urbani, di servizi collaterali capaci di guidare gli utenti nell'impatto con la città.

La città chiusa, murata (le mura furono abbattute con l'ingresso della ferrovia), si apre, accoglie e permette la circolazione di beni e persone.

Nuove tipologie di oggetti ed edifici (chioschi, segnali, itinerari, alberghi diurni e notturni) accompagnano l'evolversi della nuova città e in essa agevolano l'inserimento del viaggiatore.

I magazzini, i negozi e i supermercati accolgono e distribuiscono le merci: questa circolazione di uomini e cose presuppone una sovrastruttura informativa composta di cartelli, segnali, inviti e pubblicità.

Le grandi stazioni esibiscono accademia o retorica nella faccia rivolta verso la città e sprejudicatezza nei grandi atrii interni in cui vige la necessità della razionalizzazione dello spazio. E qui emerge l'ambiguità di una società che non rinuncia ai suoi modelli tradizionali e che però non può fare a meno della modernità montante.

Invadente, la rete ferroviaria acutizza questa contraddizione. La locomotiva diventa l'espressione genuina della tecnica e le vetture devono fornire comfort adeguandosi a elementari esigenze di comodità, di sfruttamento ottimale dello spazio, di standardizzazione dei componenti.

L'uso delle stazioni e delle vetture comporta una comunicazione unificata e facilmente leggibile; l'immagine complessiva deve essere della massima affidabilità e offrire all'utente l'idea della sicurezza.⁵

L'azienda ferroviaria è forzata a far uso di competenze nuove che mirano all'ottenimento di risultati immediati e al raggiungimento di obiettivi misurabili.

È dunque dalla necessità di governare un processo complesso, che riguarda scelte tecnologiche, organizzazione dei servizi e del personale che discende l'informazione da dare all'utente: una macchina quasi militare in grado di garantire comfort e sicurezza.

Il volume crescente di merci e viaggiatori costringe la rete ferroviaria ad adottare modi e metodi sempre più innovativi. La ricerca e la sperimentazione consentono al sistema di evolversi in rapporto alla domanda e in termini di qualità e quantità.

Ingegneri meccanici, uffici tecnici di aziende specializzate, grafici, creativi ruotano attorno al progetto della rete ferroviaria, anticipando perfino le esperienze codificate nella storia del design. La tipizzazione, che qualche decennio dopo, sarà presentata da Muthesius come principio guida era nella seconda metà dell'Ottocento già applicata alle strutture ferroviarie: “molto prima che le AEG affidasse a Peter Behrens il primo incarico per il disegno della propria immagine pubblica, sorgeva con la ferrovia un sistema standardizzato di prodotti e informazione”.⁶

Note

¹ "Il linguaggio di questo spettacolo è costituito dai segni della produzione e il design può essere concepito come la tecnica specifica dell'autoregolazione dello spettacolo sociale". V. Gregotti, *Il Disegno del prodotto industriale (1860-1980)*, Electa, Milano 1982, p. 9.

² Il ruolo della ferrovia in Italia lo si può cogliere attraverso alcuni passi di Roberto Gabetti: "L'Italia aveva assunto nell'ultimo trentennio dell'Ottocento un suo ruolo internazionale di grande potenza. Le condizioni di sudditanza proprie di un paese in fase di prima industrializzazione sarebbero mutate in quegli anni come conseguenza diretta di due fattori: l'avenuto completamento della rete ferroviaria italiana, innescato dalle profezie di Cavour ancor nella prima metà dell'Ottocento, e poi rafforzato dalla nazionalizzazione delle ferrovie italiane (a seguito dei provvedimenti del 1904/1905); e ancora la veloce diffusione di impianti idroelettrici a livello di servizio urbano e di impianto industriale". R. Gabetti *L'architettura industriale del primo Novecento*, in *Italia moderna Immagini e storia di un'identità nazionale Dall'espansione alla seconda guerra mondiale*, capitolo vi, *La produzione*, Electa, Milano 1983, p. 289 e sgg.

³ Sul ruolo di cerniera del nodo ferroviario tra vecchia e nuova città i capitoli *L'antico e il nuovo* e *Sfoltare le città* chiariscono la natura del dibattito

che pure consegue esiti diversi in rapporto alla diversità delle città. G. Ciucci, *Gli architetti e il fascismo Architettura e città 1922-1944*, Einaudi, Torino 1989, pp. 3-36.

⁴ C. Singer, *Storia della Tecnologia*, Boringhieri, Torino 1966.

⁵ Il tema dell'immagine coordinata è ben sviluppato nel saggio critico di G. Anceschi, *Grafica, visual design, comunicazioni visive*, in *Storia del Disegno Industriale 1919-1990*, volume III, *Il dominio del design 1919-1990*, Electa, Milano 1991 pp. 56-83.

⁶ B. Maurer, *La nascita del design*, in *Storia del Disegno Industriale...*, cit., volume III, p. 17.

⁷ U. Pirro, *Figli di ferroviere*, Scillerio, Palermo 1999.

⁸ Dallo sforzo di aziende come la Fiat e Breda nasce un esperimento, tutto italiano, che è la littorina (ETR 200) così chiamata perché il suo primo viaggio fu da Roma a Littoria, a cui lavorarono tra gli altri Giuseppe Pagano e Gio Ponti. Vedi *La Locomotiva elettrica*, in V. Gregotti, *Il Disegno del prodotto...*, cit., pp. 175, 238-239.

⁹ Per gli aspetti tecnici vedasi i seguenti contributi in *Storia del Disegno...*, cit.: A. Ponte, *Locomotive*, in volume I *L'Età della rivoluzione industriale*, pp. 314-323; M. C. Tonelli Michail, *Ferrovie*, in volume II; *Il grande emporio del Mondo 1851-1918*, pp. 310-316; F. Bonomo, *Ferrovie*, in volume III, *Il dominio del design 1919-1990*, pp. 306-314.

Finito di stampare
dalla Officine Grafiche Riunite
per ordine e conto
della Dario Flaccovio Editore
Palermo, Settembre 2004

In continuità con il volume sull'architettura ferroviaria italiana dell'Ottocento, si mette qui a fuoco, dalle premesse della Nazionalizzazione alla recente fase di privatizzazione, l'intera vicenda del Novecento evidenziandone di volta in volta i molteplici aspetti (storici, formali, strutturali, territoriali, economici, funzionali, gestionali, tecnici, semantici e poetici anche). Una diversificazione di approcci metodologici e contenutistici mirata ad offrire al lettore un ampio orizzonte cognitivo su una presenza, quale quella ferroviaria, che, capace di orientare le scelte progettuali anche in altri settori, ha vertebrato, nel secolo scorso, le trasformazioni urbanistiche e architettoniche delle nostre città. Sono emersi così protagonisti, significative fasi progettuali e di cantiere relativamente ad alcuni grandi parchi ferroviari (Milano, Venezia, Firenze, Roma, Napoli, Messina) episodi, non meno interessanti, registrati in centri di medie e piccole dimensioni (Agrigento, Siracusa, Enna e Taormina in Sicilia; Alessandria, Cossato Biellese e Orbassano e le stazioncine della linea Torino-Ceres in Piemonte; e inoltre Viareggio, Villa S. Giovanni, Forlì, Reggio Emilia e altre) e persino nelle colonie, problemi di ordine tecnologico e di design (dagli arredi interni ed esterni delle stazioni alla definizione formale di motrici e vagoni), aspetti poco sondati in merito ai rapporti tra stazione, ferrovia e treno da un lato e narrazione letteraria dall'altro.

L'esito è un patrimonio architettonico che, oltre all'intrinseco valore storico, documentario, spesso anche artistico ed economico, si configura come preziosa tesaurizzazione di esperienze da tutelare e conservare. Peraltro, senza una consapevole memoria storica, non può esserci una fondata condizione conoscitiva e operativa capace di incanalare positivamente ogni processo di trasformazione.

Hanno collaborato alla realizzazione del volume:

Michele Argentino, Aurelio Antonio Belfiore, Francesco Bonamico, Rossana Bossaglia, Alessandro Brandino, Federico Brunetti, Antonino Buttitta, Alfredo Cisternino, Mauro Cozzi, Giovanna D'Amia, Romeo Danielis, Rosario De Simone, Carlo De Vito, Valeria Garuzzo, Milva Giacomelli, Giuseppina Giordano, Andrea Giuntini, Ezio Godoli, Benedetto Gravagnuolo, Laura Antonietta Guardamagna, Antonella Huber, Lamberto Ippolito, Antonietta Iolanda Lima, Giovanni Lo Bue, Mario Lupano, Stefano Maggi, Gianfranco Marrone, Emanuele Masiello, Marco Mazzarino, Irene Miano, Vanni Pasca, Pier Paola Penzo, Domenica Perrone, Elena Pirazzoli, Giuliana Ricci, Giovanni Roccati, Ettore Sessa, Augusto Sistri, Natale Tedesco, Anna Milena Vinci.

ISBN 88-7758-597-8



€ 18,00

