

PATRIMONIO INDUSTRIALE 08

RIVISTA AIPAI

anno V - OTTOBRE 2011

SAGGI

L'intervento dello Stato unitario nell'economia italiana

Industrialismo e protezionismo
nel pensiero e nell'azione di Alessandro Rossi

Ferrovie e patrimonio industriale

Porto Marghera tra pubblico e privato

L'impresa pubblica in Italia

L'Archivio Storico dell'IRI

Cinema e oro nero. Il contributo dell'ENI
alla cinematografia industriale

La Cassa per il Mezzogiorno: alcune riflessioni
su quarant'anni di intervento speciale

Stato e fabbriche. Architettura e urbanistica per le aree
di sviluppo industriale nel secondo Novecento meridionale

L'Acquedotto delle Puglie: un patrimonio industriale da valorizzare

DOCUMENTI E RICERCHE

Da Turner a Kandinskij: paesaggio artificiale e pittura

Strutture di servizio nella Roma di Mussolini

Il contributo dell'architetto Raffaele De Vico

SALVAGUARDIA E TUTELA

Il paesaggio minerario delle aree interne della Campania

Le miniere del Sannio e dell'Irpinia

La Manifattura Tabacchi di Firenze: un patrimonio a rischio

ITINERARI E DESTINAZIONI

Torino. Le Officine Grandi Riparazioni

HERITAGE FORUM

Industrial Heritage in Germany

L'intervento
dello Stato unitario
nell'economia italiana

ISSN: 2037-2353 PATRIMONIO INDUSTRIALE - rivista AIPAI
rivista semestrale dell'Associazione Italiana per il Patrimonio Archeologico Industriale

comitato scientifico

Louis Bergeron (*École des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Paris, France - TICCIH Honorary President for Life*); Giorgetta Bonfiglio Dosio (*Università degli Studi di Padova*); Ana Cardoso de Matos (*Universidade de Évora, Portugal*); Eusebi Casanelles (*mNACTEC - Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya, España*); Aldo Castellano (*Politecnico di Milano*); Antonio Di Vittorio (*Università degli Studi di Bari*); Gracia Dorel-Ferrè (*APIC - Association pour le patrimoine industriel de Champagne-Ardenne, France*); Keith Falconer (*Head of Industrial Archaeology, English Heritage, Great Britain*); Pierre Fluck (*Université de Haute-Alsace, France*); Anne Françoise Garçon (*Université Panthéon-Sorbonne Paris 1, France*); Alessandro Lombardo (*Fondazione Ansaldo*); Dominique Poulot (*Université Panthéon-Sorbonne Paris 1, France - INHA - Institut National d'Histoire de l'Art, France*); Gregorio Rubino (*Università degli Studi di Napoli "Federico II"*); Franco Salvatori (*Società Geografica Italiana*); Antonello Sanna (*Università degli Studi di Cagliari*); Carlo Simoni (*Musil - Museo dell'Industria e del Lavoro*); Julián Sobrino Simal (*Universidad de Sevilla, España*); Rainer Slotta (*Deutschen Bergbau-Museums Bochum, Deutschland*); Paul Smith (*Département du pilotage de la recherche et de la politique scientifique - Direction générale des patrimoines - Ministère de la Culture et de la Communication, France*); Carlo Travaglini (*Università degli Studi "Roma Tre"*); Marco Triscioglio (*Politecnico di Torino*); Giovanni Vachino (*DocBi - Centro per la Documentazione e Tutela della Cultura Biellese*); Claudio Varagnoli (*Università degli Studi di Chieti-Pescara*); Guido Zucconi (*IUAV - Istituto Universitario di Architettura di Venezia - AISU - Associazione Italiana di Storia Urbana*)

comitato di direzione

Gianni Bovini, Aldo Castellano, Patrizia Chierici, Augusto Ciuffetti, Renato Covino, Giovanni Luigi Fontana, Giuseppe Guanci, Franco Mancuso, Antonio Monte, Marco Parini, Roberto Parisi, Massimo Preite, Manuel Ramello, Augusto Vitale

direttore responsabile

Renato Covino

direzione

Augusto Ciuffetti, Roberto Parisi, Manuel Ramello

redazione

Claudia Bottini, Francesca Castanò, Maddalena Chimisso, Roberto Giulianelli, Antonio Monte, Angelo Nesti, Grazia Pagnotta, Foscarina Porchia, Andrea Tappi

segreteria di redazione

Giusy D'Errico, Rossella Monaco

traduzioni in inglese

Stephanie Moore

grafica e impaginazione

Alessandro Depaoli

La rivista «Patrimonio Industriale» si avvale di un sistema di double blind referee per la valutazione e la selezione degli articoli da pubblicare nelle sezioni *Saggi, Documenti e Ricerche, Salvaguardia e Tutela, Heritage Forum*.
The «Patrimonio Industriale» review uses a blind referee system for sections *Saggi, Documenti e Ricerche, Salvaguardia e Tutela, Heritage Forum*

CRACE editore

<http://www.crace.it> - info@crace.it
348 7648003 - 075 9660894 (fax)
Autorizzazione del Tribunale di Terni n.12/07 –
8 novembre 2007

contatti

redazionenewsletter@patrimonioidustriale.it

prezzo di copertina

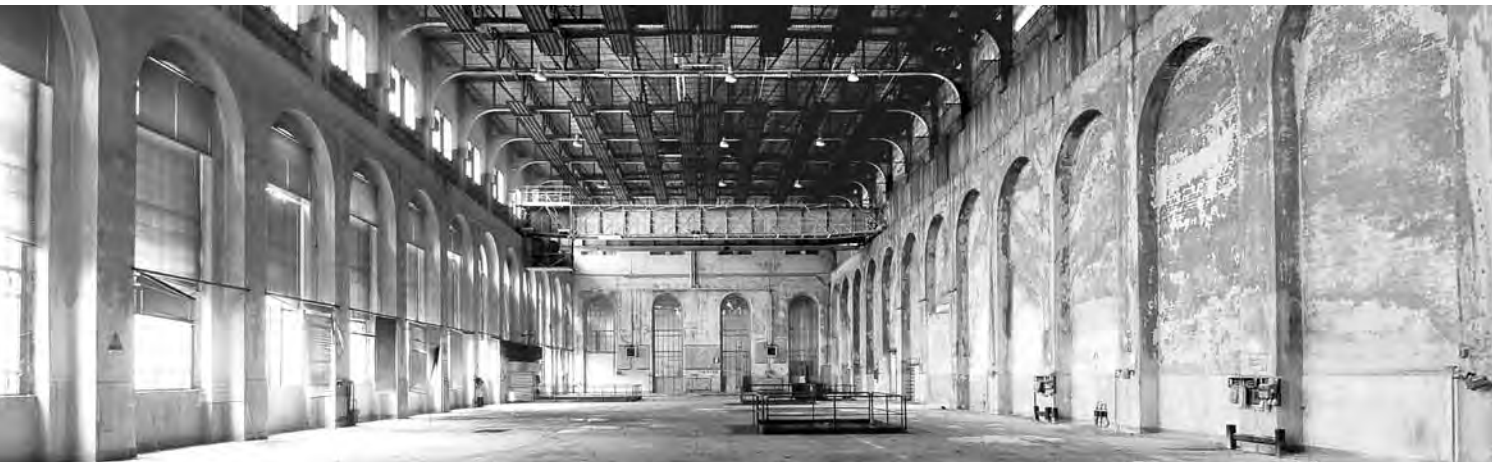
Italia e Paesi UE: € 18,00 (i.i.)
la rivista è distribuita gratuitamente ai soci AIPAI in regola con l'iscrizione

in copertina

Castellanza (Varese).
Interno della Centrale
Elettrica. Una delle due
sezioni dell'edificio principale,
destinato alla manutenzione
(foto Maurizio Nimis 2011)

RIVISTA AIPAI PATRIMONIO INDUSTRIALE 08

anno V - ottobre 2011



Castellanza (Varese). Centrale idroelettrica: interno. Sezione dell'edificio destinata alla manutenzione (foto Maurizio Nimis 2011, particolare)

L'intervento dello Stato unitario nell'economia italiana

hanno collaborato a questo numero:
Franco Amatori, Michela Barosio, Claudia Bottini,
Francesco Chiapparino, Maddalena Chimisso, Augusto Ciuffetti,
Rossella Del Prete, Alessandro Depaoli, Angelo Desole, Antonio David Fiore,
Giovanni Luigi Fontana, Elio Frescani, Anna Gallo, Annalisa Giovani, Roberto Giulianelli,
Lida Kitsaki, Amedeo Lepore, Stefano Maggi, Ilaria Mandolesi,
Antonio Monte, Zied Msellem, Maurizio Nimis, Roberto Parisi,
Massimo Preite, Foscara Porchia, Manuel Ramello,
Gianmario Rossino, Marion Steiner, Marco Trisciuglio.

04 EDITORIALE

04 Italia industriale 1861-2011.
Vuoti e conflitti di un centocinquantesimo
Roberto Parisi

06 SAGGI

05 L'intervento dello Stato unitario
nell'economia italiana
a cura di Francesco Chiapparino

08 Industrialismo e protezionismo nel
pensiero e nell'azione di Alessandro Rossi
Giovanni Luigi Fontana

15 Ferrovie e patrimonio industriale
Annalisa Giovani e Stefano Maggi

22 Porto Marghera tra pubblico e privato
Foscaro Porchia

30 L'impresa pubblica in Italia
Franco Amatori

35 L'Archivio Storico dell'IRI
Ilaria Mandolesi

42 Cinema e oro nero. Il contributo
dell'ENI alla cinematografia industriale
Elio Frescani

48 La Cassa per il Mezzogiorno:
alcune riflessioni su quarant'anni
di intervento speciale
Amedeo Lepore

57 Stato e fabbriche. Architettura
e urbanistica per le aree di sviluppo
industriale nel secondo Novecento
meridionale
Roberto Parisi

70 L'Acquedotto delle Puglie:
un patrimonio industriale da valorizzare
Antonio Monte

76 DOCUMENTI E RICERCHE

76 Da Turner a Kandinskij:
paesaggio artificiale e pittura
Claudia Bottini

86 Strutture di servizio nella Roma
di Mussolini. Il contributo dell'architetto
Raffaele De Vico
Antonio David Fiore

91 SALVAGUARDIA E TUTELA

91 Il paesaggio minerario
delle aree interne della Campania:
le miniere del Sannio e dell'Irpinia
Rossella Del Prete

95 La Manifattura Tabacchi di Firenze:
un patrimonio a rischio
Massimo Preite

98 ITINERARI E DESTINAZIONI

a cura di Francesca Castanò e Manuel Ramello

98 Torino.
Le OGR Officine Grandi Riparazioni
Michela Barosio

102 HERITAGE FORUM

a cura di Massimo Preite

106 Industrial Heritage in Germany
Marion Steiner

114 TESI DI LAUREA

114 Da una memoria industriale
a una presenza concreta:
il caso del Paraboloide a Casale Monferrato
Lida Kitsaki

118 CONVEGNI E MOSTRE

118 I porti della penisola italiana: due mari a confronto fra storia e sviluppo futuro
Foscaro Porchia

122 Ecomusei 3.0. Patrimonio industriale e paesaggi culturali nel terzo millennio
Marco Trisciunglio

125 RE-CYCLE. Strategie per l'architettura, la città e il pianeta
Anna Gallo

127 RISORSE DAL WEB

127 Le patrimoine mondial: liste de l'UNESCO et analyse des données du site internet
Maddalena Chimisso e Zied Msellem

134 LIBRI E RECENSIONI

a cura di Grazia Pagnotta

134 "L'arte della tessitura nel Salento. L'industria tessile casalinga tra memoria, conservazione e valorizzazione"
di Antonio Monte e Maria Grazia Presicce
(Augusto Ciuffetti)

134 "Storie ed itinerari dell'industria ligure", di Sara De Maestri e Roberto Tolaini
(Roberto Giulianelli)

135 "Tabacchine. Luoghi, archivi e memoria del lavoro delle donne", a cura di Rossella Del Prete
(Anna Gallo)

136 "Marne, cave, cementifici nel Monferrato casalese" a cura di Pier Giovanni Bardelli, Clara Bertolini Cestari e Vittorio Marchis
(Alessandro Depaoli)

137 "Eternit Eterno Eternità. Una storia di polvere, morte e speranze: le nostre" di Paolo Tofanini
(Gian Mario Rossino)

138 "Patrimoine de l'industrie/ Industrial Patrimony"
(a cura di Maria Teresa Maiullari-Pontois)



Fagnano Olona (Varese). Cartiera Aquila: interno (foto Maurizio Nimis 2011, particolare).

In questo numero di "Patrimonio Industriale" si presenta un percorso per immagini del fotografo Maurizio Nimis dedicato alle testimonianze della cartiera Vita Mayer di Cairate e ad altri impianti storici sorti lungo il fiume Olona e la parallela ferrovia Valmorea.

Maurizio Nimis è nato a Bergamo nel 1967. Dopo aver portato a termine studi di indirizzo chimico biologico, ha cominciato a esercitare la professione di consulente aziendale per sistemi di gestione per la qualità, ambiente e sicurezza.

Dal fascino delle fabbriche dismesse, fotografate al loro interno durante manifestazioni artistiche e durante reportage pubblicati nel web, approda alla fotografia dei luoghi in abbandono. Per diversi anni intraprende quindi una serie di viaggi sempre più frequenti, prima in Italia, e poi in parte d'Europa, dedicandosi interamente a questo specifico soggetto.

Costruisce un proprio progetto web (www.derelecta.net) nel quale alcune delle immagini di questi luoghi sono pubblicate. Tratta inoltre tematiche dell'abbandono nelle varie forme in cui si presenta ai nostri occhi e nella società. In un blog personale racconta di questi viaggi condotti con lo scopo di indagare i luoghi lasciati al loro destino.

La passione per la fotografia, e la preferenza per i soggetti industriali, lo stimola a riprenderne spazi e forme, con un approccio a volte estetico, altre puramente documentativo, sia con tecnica digitale sia con pellicola in bianco e nero.

Alla fissità del soggetto ripreso, l'abbandono, si contrappone un approccio fotografico espressivo variabile, dipendente dalla natura della campagna fotografica e dalle motivazioni all'origine del viaggio. Vi sono quindi ragioni documentali, quando alla fotografia di edifici, impianti e paesaggio si associano informazioni storiche, tecniche. È presente la natura del reportage, quando l'immagine è di supporto alla narrazione. Vi è un approccio estetico, quando l'immagine deve avere una capacità di penetrazione nell'osservatore che, stimolato nel proprio immaginario, osservi i luoghi in abbandono nella loro espressione più suggestiva. È questo un elemento che dovrebbe permettere un avvicinamento e un diverso sguardo del pubblico a luoghi che sono per il senso comune indice di degrado, e attraverso una visione più positiva attribuire loro un valore di testimonianza storica e culturale.

ABSTRACT

Railways and industrial patrimony

The railway, born in Italy in 1839, from the second half of the 19th century contributed to the creation of the new unitary state, developing communications among the various regions and was the main driving force of the country's industrial development.

With the advent of the railway, in Italy and the world, homogeneous modifications were witnessed but at the same time creating extremely varying situations in different local declinations. Whole districts sprung up in towns, cities and countries alike, models of modern human relationships orientated towards the pace of industry and no longer, like in the pastoral farming society, upon solar periods. The industrial remains of railways are present both in rural and urban surroundings, but it the cultural aspect that underwent most changes.

LE RIMANENZE DELLA FERROVIA

Per ottant'anni, dal 1905 al 1985, le ferrovie sono state un'amministrazione pubblica: l'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato. Soltanto una parte limitata, meno di un quinto della rete nazionale, era rimasta in mano a società private, che in gran parte nel corso del Novecento erano state rese pubbliche, con l'acquisto da parte degli enti locali e poi delle regioni, man mano che salivano i deficit di gestione, perché la motorizzazione di massa toglieva traffico ai treni.

Negli ultimi venticinque anni lo scenario è completamente cambiato, perché sono intervenute la privatizzazione e la liberalizzazione. Entrambe queste parole esprimono concetti forti di cambiamento: la privatizzazione implica il passaggio di treni e ferrovie dallo Stato (o altri enti pubblici) all'impresa privata; la liberalizzazione esprime la possibilità di gestione dei servizi in un regime di concorrenza, cosa inesistente al tempo dell'azienda di Stato.

La realtà delle cose è però più limitata di quanto si potrebbe credere. La privatizzazione delle Ferrovie dello Stato è infatti soltanto formale, nel senso che le FS sono una società per azioni a capitale interamente pubblico, peraltro capofila di numerose altre società, le principali delle quali sono Trenitalia, proprietaria dei treni, e Rete Ferroviaria Italiana, proprietaria di binari e stazioni.

La liberalizzazione, infine, è visibile soltanto per i trasporti merci, perché soprattutto verso le linee dei valichi alpini circolano ormai numerosi treni "non Trenitalia", mentre per i viaggiatori sono presenti ben pochi esempi, come i servizi esteri degli Eurocity sulla ferrovia del Brennero e i treni

Ferrovie e patrimonio industriale

Annalisa Giovani e Stefano Maggi

Arenaways con sede ad Alessandria. I treni regionali della Lombardia, gestiti da Trenord, sono un esempio particolare, in quanto la nuova società è espressione di Trenitalia e di Ferrovie Nord Milano, la tradizionale società regionale della Lombardia. Ma lo scenario è in continuo mutamento e nei prossimi anni si vedranno ulteriori modifiche alla gestione dei treni. Binari e stazioni sono invece rimasti al momento proprietà dei vecchi gestori: Rete Ferroviaria Italiana gestisce i binari ex FS, le altre società ferroviarie locali gestiscono i binari arrivati a loro dalla "storia".

Lo scenario di oggi ricorda quello sviluppatosi a seguito dell'unità d'Italia, quando la rete statale del Piemonte venne venduta all'industria privata e per 40 anni, dal 1865 al 1905, le ferrovie furono gestite da imprese private, la cosiddetta "industria del trasporto", come si diceva all'epoca. Continui furono i problemi di rapporti fra Stato e compagnie private, perché queste ultime gestivano un servizio di fondamentale importanza per la nazione e quindi i "banchieri capitalisti" – anche questo era un termine in ampio uso a fine Ottocento – dovevano essere controllati, affinché non trasformassero un servizio pubblico in un puro guadagno privato.

Quanto il controllo fosse difficile e instabile nel tempo, ce lo dice lo scrittore Piero Jahier, in un romanzo di ambientazione ferroviaria che ricorda le vicende dell'organo ministeriale molto burocratizzato destinato al controllo delle compagnie: «Chi non ricorda i fasti dell'ex ispettorato, che nel 1884 era Sotto-Ispettorato, e nel 1886 Ispettorato, e nel 1888 Divisione, e nel 1890 Servizio Centrale, e nel 1892 in seguito a un misterioso rinculo funzionale, era retro ceduto a Divisione e infine a Ispettorato, ma non senza aver figliato nel contempo 1 Capo servizio, 2 Capi divisione, 36 Ispettori e 70 capi uscieri?»¹.

Allora la ferrovia era fondamentale perché il treno rappresentava l'unico mezzo di trasporto nazionale e i ferrovieri erano i lavoratori in assoluto più numerosi: proprio lo sfruttamento del lavoro dovuto all'esercizio privato fece nascere tra loro le prime forme di mutuo soccorso negli anni settanta e poi di sindacato negli anni novanta².

Numerose furono le inchieste parlamentari sul trasporto ferroviario, che alla fine, nel 1905, portarono a statalizzare la rete, molto prima rispetto agli altri maggiori paesi europei.

Annalisa Giovani, dottore di ricerca in Scienze storiche in età contemporanea (Università di Siena), è ricercatrice di Storia del territorio e Storia delle comunicazioni

Stefano Maggi è professore associato di Storia contemporanea presso l'Università di Siena



1. Pietrarsa (Napoli). Vista dall'alto delle Officine Ferroviarie (oggi Museo Nazionale delle Ferrovie) nel centenario della loro fondazione (da Salvatore Chiuriello, *L'officina locomotive ferroviaria di Pietrarsa nel suo centenario 1840-1940*, Editrice Rispoli Anonima, Napoli 1940).

Nata in Italia nel 1839, la ferrovia nel corso del secondo Ottocento rappresentò un elemento fondamentale per il nascente Stato italiano, per mettere in comunicazione le varie regioni, per creare un mercato nazionale, per portare la prima diffusione dell'industria meccanica, molto prima che arrivasse l'automobile.

Altri effetti da ricordare furono quelli urbanistici, perché le città cominciarono a cambiare aspetto con l'arrivo della stazione e degli altri impianti ferroviari, come depositi e officine; con nuovi "paesi scalo" che sorsero ai piedi delle colline dove si trovavano i centri storici; con i tracciati lungo le coste malariche, che determinarono – riprendendo ancora la terminologia dell'epoca – il "risorgimento igienico" di queste zone.

Insomma, nei suoi 160 anni di vita, la ferrovia ha mutato la percezione del contesto nazionale, lasciando numerose rimanenze, e rappresentando un fatto non soltanto tecnico ma anche culturale.

CULTURA E INDUSTRIA

«Il "messaggio" di un *medium* o di una tecnologia è nel mutamento di proporzioni, di ritmo o di schemi che introduce nei rapporti umani. La ferrovia non ha introdotto nella società né il movimento né il trasporto, né la ruota, né la strada, ma ha accele-

rato e allargato le proporzioni di funzioni umane già esistenti creando città di tipo totalmente nuovo e nuove forme di lavoro e di svago. Questo accadeva sia che la ferrovia agisse in un ambiente nordico o in un ambiente tropicale, e indipendentemente dal carico, cioè dal contenuto, del *medium*»³.

Con queste parole, nel 1964, Marshall McLuhan, noto studioso di teoria delle comunicazioni, esprime come la tecnologia amplifichi le normali capacità umane e come nell'aumentare le proporzioni di tali capacità riesca a cambiare le relazioni spaziali e temporali della società nella quale interviene. Attraverso la ferrovia si percorsero inizialmente le stesse distanze in un terzo del tempo che si impiegava con la carrozza postale, ma più che il tempo fu lo spazio ad annullarsi nella percezione dei viaggiatori: improvvisamente le città si legarono fra loro e ogni luogo diventò vicino. Mentre con la carrozza il contatto con l'esterno era diretto, la ferrovia annullò lo spazio intermedio, avendo un percorso dedicato e gli unici punti di accesso, i soli spazi in cui il mondo si legava alla ferrovia, erano le stazioni⁴.

Il tempo, per millenni regolato dallo scandire dei ritmi naturali della giornata e delle stagioni, ebbe bisogno di essere stretto fra gli ingranaggi organizzativi del mondo delle macchine, così divenne parcellizzato, preciso e soprattutto omologato.

Il treno aveva bisogno di un'ora certa in cui partire e una nella quale arrivare: l'adozione del tempo medio, con l'abbandono del tempo solare, e l'unificazione dell'orario su base nazionale furono la diretta conseguenza dello sviluppo della rete ferroviaria. In Italia il tempo medio venne adottato nelle principali città dopo la metà del XIX secolo e le ore furono sei: Torino, Verona, Firenze, Roma, Napoli, Palermo. Le esigenze ferroviarie portarono all'unificazione dell'orario su quello di Roma il 12 dicembre 1866, dopo l'annessione del Veneto al regno (ne rimasero escluse le isole che furono regolate con l'ora dei propri capoluoghi, Palermo e Cagliari) e tale orario coprì la totalità della vita pubblica. Nel 1893 l'ora ferroviaria italiana fu uniformata con quella di Greenwich, già adottata dalla Gran Bretagna nel 1848 e comune a tutta l'Europa centrale⁵.

Il mondo ferroviario, carico di suggestioni, si è legato all'arte nelle declinazioni del cinema, della musica, della letteratura, del teatro e delle arti figurative. Il treno e l'enfasi del movimento ispirarono i celebri dipinti e gli scritti del movimento futurista e famose sono alcune opere di Luigi Pirandello che richiamano il tema della ferrovia e delle stazioni, in cui il treno è utilizzato come sfondo e simbolo degli eventi che determinano le vicende umane⁶.

I fattori culturali, ormai metabolizzati, oggi non sono più percepibili come strettamente legati alla ferrovia. Le rimanenze di quella che fu la civiltà del

treno sono legate a luoghi fisici come le stazioni, dove si consumavano e si continuano a consumare arrivi e partenze, con tutti i rituali del caso quando si tratti di lunghi viaggi.

Fra le opere d'architettura industriale si inseriscono a pieno titolo i fabbricati ferroviari. La ferrovia, con le sue officine e con un'organizzazione del lavoro di tipo industriale, si inserì a pieno titolo nel contesto produttivo del XIX e del XX secolo.

Il nuovo mezzo, permettendo un'agevole circolazione di persone e merci, comportò e condizionò la nascita e lo sviluppo di fabbriche moderne ovunque. Rosa Luxemburg sosteneva, nel testo *L'accumulazione del capitale* del 1913, che il treno esprimeva fedelmente la penetrazione del capitale del mondo⁷. Con l'affermazione delle strade ferrate si dette grande impulso all'industria siderurgica e all'ambito della produzione di strumenti scientifici, oltre a quella di oggetti complementari, quali per esempio gli arredi delle carrozze o delle stazioni. Nei luoghi dove le fabbriche non erano presenti o di scarsa importanza, come in molte città italiane dove sorse prima la ferrovia e poi l'industria, la stazione con le sue officine divenne la prima e più importante sede di lavoro industriale e, in molti casi, la situazione rimase tale fino al periodo del boom economico a metà del XX secolo.

Le rimanenze dello sviluppo ferroviario fra la metà del XIX secolo e la metà del successivo si trovano disseminate sia in campagna sia in città. In ambito extraurbano la ferrovia si inserì nel territorio con le sue strutture quali ponti, passaggi a livello, viadotti e con la linea ferroviaria stessa. In alcuni casi la strada ferrata si è talmente integrata nel territorio da assumere un innegabile valore paesaggistico. Basti pensare alla ferrovia elvetica del Bernina fra Italia e Svizzera con la sua rampa circolare, alla ferrovia Asciano-Monte Antico che fa parte del sito Unesco della Val d'Orcia nel quale è perfettamente integrata, alla ferrovia dall'Aquila a Sulmona che percorre una stretta valle accanto al letto del fiume Aterno e, se vista dall'alto, crea un disegno così naturale da rendere impossibile pensare il paesaggio senza la sua presenza.

Con l'arrivo della ferrovia in tutto il mondo nacquerò città e paesi ferroviari, sorti durante la costruzione delle reti e poi sviluppatisi intorno all'economia prodotta dalla presenza delle stazioni per il trasporto merci. In Italia si ebbe il fenomeno dei paesi scalo: molto spesso i treni, soprattutto nel periodo della trazione a vapore, non potevano viaggiare in situazioni di accentuati dislivelli e comunque la realizzazione di espedienti per raggiungere le alture comportava grosse spese di realizzazione e velocità di marcia ridotta. Pertanto i paesi si dotarono di località situate a valle, spesso omonime, con l'aggiunta della dicitura "scalo".

L'integrazione maggiore fra la ferrovia e il territorio si è verificata principalmente negli edifici delle stazioni che hanno mutato per sempre la fisionomia delle città e dei paesi nei quali si insediavano sia per l'aspetto architettonico sia per il contesto urbanistico.

Con l'avvento dell'industrializzazione ci si trovò davanti a una questione che per l'uomo del terzo millennio, figlio di quasi un secolo di architetture razionaliste, può sembrare superato: quale forma per delle nuove funzioni? L'esigenza di trovare una corrispondenza tra contenuto e contenitore, tra le leggi che governano la produzione e quelle che determinano la forma di un edificio si mescolò con il fattore empirico che caratterizzò gli architetti e gli ingegneri, forse più accostabili ad artigiani, che edificarono le prime fabbriche⁸.

I materiali erano di facile reperimento, gli stessi normalmente utilizzati per le abitazioni, che garantivano bassi costi. Il legno fu sostanzialmente sostituito nel XIX secolo dal ferro, spesso corredato dal vetro, perché più adatto contro gli incendi e, grazie alle tecniche di prefabbricazione che con elementi prodotti in serie riducevano costi e tempi, si aumentarono le possibilità costruttive.

Mentre per gli interni i locali si adattarono alle necessità del lavoro, all'esterno l'eclettismo ottocentesco si sbizzarrì proponendo edifici industriali con forme di palazzi medievali, castelli, architetture rinascimentali e neoclassiche, abitazioni d'oltralpe fino a includere stili arabeggianti ed esotici.

Dall'inizio del Novecento si cominciò un percorso formale che sfociò poi nel Movimento moderno degli anni venti e trenta. Complice la diffusione del cemento armato, le forme furono improntate sempre più verso un linearismo semplice ed efficace nell'esprimere la funzione degli edifici industriali. È in questa prima parte del secolo che l'architettura industriale ottenne una sua dignità estetica e divenne un vero ambito di sperimentazione tecnologica e costruttiva.

L'ARCHITETTURA DELLE STAZIONI

In Italia tra il 1839 e il 1859 furono costruite oltre 130 stazioni ferroviarie, delle quali almeno una ventina di grande importanza nelle capitali degli stati preunitari e nei centri urbani maggiori, mentre nelle località secondarie si realizzarono edifici più semplici, spesso legati a tradizioni regionaliste, e, nelle stazioni di poca importanza, anche di carattere semi-provisorio⁹.

Intorno alla metà dell'Ottocento, in Gran Bretagna si operò una classificazione di modelli-tipo ai quali si riferero anche le stazioni italiane. Il primo, tipico dei grandi centri, aveva il fabbricato viaggiatori posto perpendicolarmente ai binari; il secondo era

composto di due fabbricati paralleli posti ai due lati del fascio di binari; una terza tipologia prevedeva la realizzazione di un fabbricato con forma a "L", con un lato parallelo al senso della linea e l'altro perpendicolare; l'ultimo, infine, era il modello normalmente usato per le stazioni di transito, con il fabbricato posto lateralmente ai binari¹⁰.

Come per gli altri stati, anche in Italia inizialmente mancò un modello di riferimento e le stazioni furono poco più che baracconi, poi, nel tentativo di ricercare delle forme consone per i nuovi edifici, ci si rifece ai modelli stranieri.

Come per tutta l'architettura industriale, furono inizialmente i richiami agli stili storici a connotare le prime stazioni ferroviarie. Le forme imitarono templi classici, basiliche medioevali, o palazzi in stile neo-barocco o neo-rococò e, in Italia soprattutto, architetture rinascimentali dalle facciate simmetriche con un corpo centrale più grande e le due ali laterali più basse. Lo stile spiccatamente eclettico è presente nelle stazioni ottocentesche di molte importanti città europee e italiane quali per esempio Genova Brignole o le stazioni delle città asburgiche di Bolzano, Trento, Verona Porta Vescovo che si presentavano come strutture compatte derivate dall'architettura di palazzo, ben presto abbandonate per l'introduzione di loggiati che divennero poi una peculiarità delle stazioni ferroviarie in genere.

Nelle stazioni di testa, gli archi metallici delle gallerie dei treni divennero evidenti in facciata tramite una vetrata semicircolare di grandi dimensioni. In Italia tale impostazione sopravvive nella stazione di Torino Porta Nuova (Alessandro Mazzucchetti, 1865-1868) come una sorta d'arco di trionfo¹¹.

Benché luoghi popolari, le stazioni ottocentesche furono realizzate e decorate secondo il gusto della classe sociale dominante del tempo. Così i fabbricati delle principali città europee e italiane edificate fra il 1870 e gli inizi del Novecento, periodo in cui si ebbe una nuova ondata di costruzioni e ristrutturazioni in chiave monumentale e sontuosa, erano edifici ricchi di stucchi, affreschi e statue esprimevano il clima culturale del tempo, arricchendolo di valori come il progresso e l'amor di patria e le sale d'aspetto e i ristoranti erano carichi di velluti, tappeti, specchi e ceramiche.

All'inizio del secolo, seguendo le tendenze architettoniche del tempo, alcune costruzioni ferroviarie furono influenzate dal gusto decorativo proprio dell'*art nouveau* nelle diverse varianti nazionali. In Italia il repertorio decorativo *liberty* si trova, se pur in misura diversa, presente in molti fabbricati ferroviari del tempo e fra gli esempi più indicativi sono da citare la stazione di Taormina e la stazione centrale di Livorno.

Un'innovazione tecnologica, che portò a profondi mutamenti strutturali nell'architettura delle

stazioni, fu il passaggio dalla trazione a carbone a quella elettrica avvenuto alla fine dell'Ottocento.

L'elettrificazione permise, infatti, l'interramento dei binari e la galleria dei treni perse la sua ragion d'essere, sostituita, laddove i binari non furono interrati, dalle più semplici pensiline. La stazione diventò uno spazio multipiano e l'atrio, o salone delle biglietterie (detto anche *concourse*), riccamente decorato e maestoso, acquistò grande importanza, divenendo una sorta di spazio pubblico e luogo d'incontro dove si distribuisce il flusso dei viaggiatori diretti o provenienti dai binari.

In questa prima parte del secolo, fatta di eclettismo, *art nouveau*, monumentalismo e strutture multipiano, in Italia si realizzava una delle sue stazioni più importanti: nel 1931 venne aperta all'esercizio la nuova stazione di Milano Centrale dopo circa venti anni di lavoro. Il concorso per il fabbricato viaggiatori fu vinto da Ulisse Stacchini nel 1912, che presentò il progetto definitivo nel 1925, dopo le vicissitudini belliche. L'architettura della stazione di Milano è ancora l'immagine dell'Italia giolittiana, cioè di un paese che, pur con un'economia arretrata, aveva come ideale i grandi stati industriali e coloniali europei. La stazione di Milano, grandiosa e magniloquente, rappresentava lo stato all'interno del tessuto urbano. Accanto alle forme assiro-babilonesi dell'apparato decorativo, si trovano le suggestioni della macchina, palesate dalla struttura dell'eccezionale volta metallica che copre i binari, ultimo omaggio all'architettura ingegneristica di matrice ottocentesca. Questo spirito fu ben accolto dal regime fascista e la struttura, a lungo condannata dalla critica, è ancora oggi una galleria di simboli e memorie estetiche¹².

Durante il periodo fra le due guerre, vennero realizzate molte opere e il settore delle comunicazioni fu particolarmente fertile di costruzioni. Accanto a strutture retoriche e monumentali come quella milanese, ancora legate al gusto eclettico ottocentesco, si costruirono edifici ferroviari fra i più rappresentativi del Movimento Moderno Italiano¹³.

In Italia, nella seconda metà degli anni venti iniziò una serie di realizzazioni legate ai trasporti, frutto del lavoro del Ministero delle Comunicazioni che amministrava oltre alle Ferrovie dello Stato, le Poste, i Telefoni e i Telegrafi. Accanto alla progettazione dei fabbricati delle stazioni, che si arricchirono di una serie di locali accessori per le moderne esigenze tecnologiche e di traffico, si aggiunsero i nuovi tipi edilizi per la residenza, per le attività del dopolavoro ferroviario e assistenziali. Era il periodo dei "treni in orario", lo stato voleva dare di sé un'immagine efficiente e aggiornata e aveva bisogno di uno stile nuovo. Alle grandi tettoie metalliche subentrarono le dinamiche pensiline in cemento armato, che si inserirono in modo funzionale fra i binari e i piani lisci dei fabbricati degli anni trenta.

Al di là del mutare dello stile, è la copiosa produzione di edifici ferroviari, legata all'importanza data dal regime fascista ai trasporti pubblici, il vero fattore innovativo: la progettazione della stazione fu studiata dando gran peso al suo aspetto urbanistico, contrapposto alla monumentalità simbolica delle stazioni in funzione di porta, di origine ottocentesca.

Angiolo Mazzoni, ingegnere e funzionario del Ministero delle Comunicazioni, realizzò, dalla fine degli anni venti fino al 1939, molte stazioni di medio livello per importanza di traffico, come quelle di Trento, di Siena, di Reggio Calabria, di Montecatini Terme, di Monsummano e di Messina. Furono caratterizzate dalla presenza di pensiline in cemento, con spiccato sviluppo orizzontale, contrapposte alla verticalità di un'alta torre dell'orologio che conferiva al complesso la fisionomia tipica dell'edificio industriale¹⁴. Dello stesso periodo è la costruzione della stazione di Santa Maria Novella a Firenze per opera del "Gruppo Toscano", capeggiato da Giovanni Michelucci, il quale vinse, nel 1933, il celebre concorso per la realizzazione della stazione fiorentina, su oltre cento progetti. Le decorazioni delle stazioni italiane di questo periodo coincidevano con gli elementi funzionali, che dovevano la loro ricchezza alla preziosità dei materiali. In un'ottica di arte totale tutto era progettato sottintendendo un unico concetto stilistico, che legava l'edificio di stazione agli arredi e agli annessi, quali le sottostazioni elettriche o le cisterne dell'acqua.

Con il secondo conflitto mondiale vennero distrutte centinaia di stazioni, talvolta già mutilate in Italia dalla campagna fascista "Ferro alla patria" negli anni trenta.

La stazione di Roma Termini, considerata fra le migliori realizzazioni architettoniche italiane della seconda metà del Novecento, fu costruita fra il 1948 e il 1950 da un gruppo di architetti diretti da Eugenio Montuori, dopo un progetto iniziale di Mazzoni del 1938.

In generale gli interventi del dopoguerra, talvolta solo progettati e non eseguiti, si caratterizzarono per l'attitudine di radicale ristrutturazione degli edifici preesistenti in funzione di obiettivi di rifunzionalizzazione e di valorizzazione immobiliare. Dopo gli anni sessanta i trasporti ferroviari furono meno utilizzati e quindi anche la costruzione di nuove stazioni diminuì. Divennero sempre più simili agli edifici con funzioni economiche come banche, centri commerciali e uffici e l'apparato decorativo fu enormemente ridotto¹⁵.

LA STAZIONE COME ELEMENTO URBANISTICO

L'impronta della ferrovia sul territorio non si limitò alla forma del fabbricato di stazione, ma ri-

guardò anche la sua collocazione nel tessuto urbano. Grazie alle nuove forme di energia e all'utilizzo del treno, le industrie spesso si dislocarono rispetto ai corsi dei fiumi e alla vecchia viabilità sorgendo in luoghi nuovi. In generale, dunque, le aree delle stazioni coincisero con quelle industriali che fino alla fine dell'Ottocento, soprattutto nelle prime metropoli europee, si caratterizzarono come luoghi insalubri e poco sicuri, contornati da fabbriche e *slums*.

In Italia l'edificazione delle stazioni si dovette confrontare con tessuti urbani storici e spesso fortificati. Si capì ben presto la valenza delle stazioni quali nuove porte delle città e per questa loro funzione di rappresentanza furono costruite in modo sempre più curato e imponente e in alcuni casi, nelle realtà più antiche, andarono a sostituirsi alle vecchie porte dell'urbe. Con un decreto napoleonico nel giugno del 1800 fu deciso l'abbattimento delle fortificazioni delle principali città del Piemonte. I lavori cominciarono subito, ma non terminarono in tempi brevi, fu, infatti, l'arrivo della ferrovia a provocare il completo smantellamento, sia in Piemonte sia in altre importanti città europee e degli stati nazionali.

Le stazioni si situarono laddove erano ubicate le vecchie porte, delle quali mutarono spesso il nome e in comune avevano la funzione d'introduzione e fuoriuscita di una grande quantità di persone¹⁶. Si realizzò così un fattore urbanistico nuovo: se fino allora, infatti, le porte cittadine avevano dialogato direttamente con le architetture circostanti, le stazioni, esempi del trionfo della scienza e della tecnica, tendevano a imporsi in modo netto sugli spazi antistanti.

Un elemento urbanistico fortemente legato alla stazione era la piazza, che dalla seconda metà dell'Ottocento venne posta normalmente alla fine di un asse stradale importante, lungo il quale progressivamente si sviluppò la città. La piazza della stazione rappresentò la versione ottocentesca della piazza cittadina, ma raramente fu frutto di un progetto unitario: piuttosto fu la risultante di interventi eterogenei e successivi. Era popolata da viaggiatori che si spostavano a piedi, e studiata per la viabilità delle carrozze e la sera veniva chiusa con grandi cancelli impedendo l'accesso ai viaggiatori.

Nel Novecento, mutate le condizioni della viabilità urbana ed extraurbana, con l'introduzione dei mezzi automobilistici e tranviari, si avvertì l'inadeguatezza delle strutture dei piazzali ottocenteschi, così le piazze furono aperte e liberate dalle cancellate, divenendo importanti snodi di traffico.

Uno degli elementi più identificativi delle stazioni furono i giardini, che nell'Ottocento si connotarono come degli *square*. Lo *square*, nato a Londra all'inizio dell'Ottocento in epoca georgiana

e *Regency*, inizialmente fu un giardino quadrangolare recintato, interno a gruppi di abitazioni, nato dall'iniziativa privata di imprenditori e proprietari terrieri che ricercavano un angolo verde e di pace in città. Dalla seconda metà del XIX secolo divenne uno spazio pubblico creato da iniziative comunali. In Italia il binomio stazione-giardino fu realizzato per la prima volta in Piazza Carlo Felice a Torino, e subito diventò un modello tipologico di riferimento nazionale e a lungo rimase tale.

La ristrutturazione in chiave sontuosa che investì le stazioni della fine dell'Ottocento e degli inizi del Novecento riguardò anche la loro sistemazione esterna, ma fu la funzione educativa e sociale a connotare principalmente gli spazi degli *square*. Mentre le stazioni furono il monumento dell'arrivo e delle partenze, ai giardini fu demandato il compito di favorire le comunicazioni e i rapporti tra i popoli, che concorrevano al progresso scientifico ed economico della nazione. Per aiutare la socialità furono predisposte comode e gradevoli panchine e in tutto lo *square* furono sparsi statue e mezzibusti di esponenti della cultura e della scienza o gruppi marmorei che ricordavano ai viaggiatori le proprie tradizioni nazionali e locali. Vennero inoltre allestite aiuole con alberi esotici che, in funzione essenzialmente didattica, riportavano didascalie con il nome in latino della pianta e informazioni sul luogo d'origine. A richiamare l'idea del progresso scientifico vi si trovavano anche lampioni a gas, orologi, barometri e fontanelle decorative e di acqua potabile¹⁷.

In molti casi la zona recintata, con le medesime caratteristiche, si trovava in spazi ricavati in modo contiguo al fabbricato di stazione, per la mancanza di ampie aree esterne.

La cura dei giardini delle stazioni, soprattutto nelle realtà medie e piccole, era svolta dagli stessi ferrovieri. Gli spazi verdi, erano considerati una parte talmente rilevante, sia per chi utilizzava il treno sia per la popolazione del luogo, che divennero oggetto di interesse del Touring Club Italiano, il quale, nei primi decenni del Novecento, istituì il premio "Stazioni Fiorite" per i giardini più belli, diviso per categorie secondo la grandezza dei fabbricati¹⁸. L'abbandono degli ultimi venti anni, dovuto in gran parte al fatto che molte delle medie e piccole stazioni, prima abitate, oggi sono dei locali semivuoti, non rende merito a quelli che erano degli spazi belli e molto curati: delle aree, spesso poco più che angoli, per piacevoli soste, dove si andava anche se non si doveva prendere il treno.

Subito oltre la piazza e il giardino si trovava il viale della stazione che, secondo la legge del 30 agosto 1868 n. 4613, doveva essere realizzato, come tutte le strade di accesso alla stazione, dall'Amministrazione comunale. I viali erano solitamente alberati con essenze quali platani e tigli e diventarono, per

tutto il Novecento, un elemento molto identificativo delle aree in prossimità delle stazioni e ancora oggi se ne trova traccia in molti centri abitati.

«Anche Poggibonsi era un paese, ma grande, in pianura, e la notte si animava misteriosamente. Mara usciva solo quando era buio. Dopo aver comprato il latte, girellava per la strada principale e nella piazza, tra le luci dei negozi e dei caffè, i clacson delle automobili e delle corriere che percorrevano il viale alberato di là della ferrovia, il passaggio di un treno o di una locomotiva in manovra»¹⁹.

Dal 1903, con la legge n. 254 del 31 marzo (detta legge Luzzatti, dal ministro del Tesoro Luigi Luzzatti), fu delegata alle Amministrazioni comunali la realizzazione e la gestione delle prime case economiche per ferrovieri. Nel 1908 (con regio decreto del 10 maggio 1908, n. 233) si approvò il regolamento per la costruzione di case economiche per ferrovieri con capitali degli Istituti economici di previdenza. Dopo una pausa durante il primo conflitto bellico, le costruzioni ripresero nel primo dopoguerra come per esempio nelle città oltre i vecchi confini come Trento, Bolzano e Trieste, ma fu durante il periodo fascista che si ebbero le più ingenti realizzazioni. Nel secondo dopoguerra circa il 55% delle abitazioni per ferrovieri risultavano distrutte o danneggiate a causa degli eventi bellici, ma la ricostruzione fu molto rapida e al 30 giugno del 1949 era pressoché terminata, con nuove costruzioni che continuarono negli anni cinquanta²⁰. Oggi nelle principali città sono ancora visibili i quartieri ferroviari, alcuni anche particolarmente belli e riconoscibili come quello di Palermo, le cui abitazioni, realizzate fra il 1911 e il 1913 dall'ingegnere Giuseppe Di Giovanni, sono decorate con disegni *liberty*²¹.

LE RIMANENZE FERROVIARIE NEI PICCOLI CENTRI URBANI

L'impatto della ferrovia fu ancora più incisivo nelle piccole realtà urbane. Le stazioni dei paesi erano frutto di un progetto unitario della linea, teso alla massima funzionalità e semplicità soprattutto nelle prime linee ferroviarie, realizzate in economia. Caratterizzate da stili vernacolari, le stazioni subirono, se pur marginalmente, l'influenza di stili architettonici importanti, dall'ecllettismo al *liberty*, al razionalismo.

Con il periodo delle "Convenzioni", dal 1885 al 1905, si diffusero una serie di tavole con tipologie costruttive standardizzate da utilizzare nei nuovi edifici. Vi erano raffigurati modelli per i diversi tipi di stabili delle linee, dalle garitte ai caselli, alle stazioni ferroviarie di diversa grandezza, con le relative rimesse per locomotive, oltre ai dettagli di finestre, pensiline, forni, pozzi fino ai particolari

decorativi dei fontanelli d'acqua, utilizzati dai passeggeri durante i polverosi viaggi in treno a vapore. Molti sono ancora gli edifici piccoli e medi, esistenti in Italia, ispiratisi a queste tavole²².

L'importanza delle piccole stazioni ferroviarie, più che su un piano prettamente architettonico, è nell'alto grado d'integrazione che hanno avuto con l'ambiente circostante e con la vita di piccole e medie comunità. Lo studio di queste realtà provinciali è reso però difficile dalla mancanza di notizie storiche, spesso distrutte perché facenti parte della *routine* dei documenti di servizio.

Le stazioni ebbero un peso crescente nella vita dei borghi di campagna tanto da essere equiparate, per importanza, agli edifici delle maggiori istituzioni paesane, come il Comune, la chiesa, la caserma dei carabinieri. Tutti cominciarono a regolarsi con l'orologio della stazione, che andò a sostituire quello della torre campanaria delle chiese e dei municipi, tanto che un detto popolare toscano recitava «non vi è stazione senza orologio come non vi è prete senza tunica». La piazza della stazione acquisì la medesima importanza della piazza del comune e il capostazione, come il sindaco, il maresciallo, il medico e il parroco, rappresentava un'autorità²³. Presso la stazione era possibile inoltre trovare l'ufficio postale e telegrafico, i bagni pubblici e i giardinetti, talvolta anche le osterie e dei negozi sorti in prossimità dei fabbricati. Tutto questo contribuì a farla diventare un centro di ritrovo per gli abitanti dei dintorni. L'impianto funzionale dei fabbricati viaggiatori era lo stesso delle grandi stazioni ferroviarie: vi si trovava la sala d'aspetto, la biglietteria, l'ufficio movimento, le abitazioni per il personale di stazione, i caffè e i ristoranti, oltre alla lampisteria, dove si conservava il petrolio per l'illuminazione dapprima dell'intera stazione, poi soltanto dei segnali lungo i binari. Essendo abitate avevano accanto, così come nei caselli, anche gli orti, dei locali accessori o interni con i forni per cuocere il pane e il pozzo. Esternamente erano ubicati i bagni pubblici e i capanni per gli attrezzi; attorno, i piazzali, i giardini chiusi e i viali alberati, dove la popolazione andava a passeggiare.

Nel patrimonio ferroviario di archeologia industriale sono da includere anche alcuni elementi ancora presenti in molte stazioni, ma ormai non utilizzati, come le piattaforme girevoli per i treni a vapore, necessarie per far cambiare direzione alle locomotive, e i «cavalli», ossia i bracci metallici con i quali venivano rifornite di acqua le vaporiere²⁴.

Le rimanenze ferroviarie ci raccontano di circa un secolo di storia durante il quale il treno fu fortemente voluto dalle comunità locali e in cui rappresentava un elemento imprescindibile per lo sviluppo dell'economia e degli scambi. La percezione di tale importanza oggi quasi non c'è nella

popolazione, cancellata dal boom economico, incentrato sull'industria dell'auto, e da mutate esigenze di mobilità che prediligono il trasporto individuale e su gomma.

NOTE

1. Piero Jahier, *Resultanze in merito alla vita e al carattere di Gino Bianchi con un allegato*, Libreria della Voce, Firenze 1915, pp. 126-127.
2. Cfr. Maurizio Antonioli e Giorgio Checco, a cura di, *Il sindacato ferrovieri italiani dalle origini al fascismo 1907-1925*, Unicopli, Milano 1994; Stefano Maggi e Federico Paolini, *Il sindacato in ferrovia dal fascismo alle federazioni dei trasporti 1922-1980*, Marsilio, Venezia 2000; Stefano Maggi, *Lavoro e identità. I cento anni del sindacato ferrovieri 1907-2007*, Ediesse, Roma 2007.
3. Marshall McLuhan, *Gli strumenti del comunicare*, NET, Milano 2002, p. 25.
4. Wolfgang Schivelbusch, *Storia dei viaggi in ferrovia*, Einaudi, Torino, 2003, p. 36.
5. Stefano Maggi, *Le ferrovie*, il Mulino, Bologna 2003, p. 92.
6. Il treno e le stazioni sono presenti già nel manifesto futurista del 1909 e nell'opera di Pirandello si ritrovano con ruoli importanti all'interno del romanzo *Il fu Mattia Pascal* (1904), della novella *Il treno ha fischiato* (1914) e *L'uomo con il fiore in bocca* (commedia in un atto unico del 1922). Sulle connessioni fra treno e letteratura vedi Remo Ceserani, *Treni di carta*, Marietti, Genova 1993.
7. Rosa Luxemburg, *L'accumulazione del capitale*, Einaudi, Torino 1968, p. 419.
8. Antonello e Massimo Negri, *L'archeologia industriale*, G. D'Anna, Messina-Firenze 1978, p. 23.
9. Paolo Ventura, *Città e stazione ferroviaria*, <http://e-prints.unifi.it/archive/00000189/00/index.htm>, 2004 (agosto 2011).
10. Andrea Giuntini, *Treni nel verde, Strade ferrate in Toscana dalle origini ad oggi*, Fratelli Alinari, Firenze 1988, p. 28.
11. L'introduzione di questo artificio avvenne in alcune stazioni parigine e londinesi. Nikolaus Pevsner, *Storia dell'architettura europea*, Laterza, Bari 2002, p. 277.
12. Annalisa Giovani, *Architettura ferroviaria in Toscana: le piccole stazioni ferroviarie dell'anello senese*, tesi di laurea, Università degli Studi di Siena, Facoltà di Lettere e Filosofia, relatore Luca Quattrocchi, a.a. 2004-2005, p. 25.
13. Ancora legate ad apparati decorativi accademici furono le stazioni di Verona Porta Nuova (1913-1922), di Forlì (1927), di Siracusa (1930) e di Prato (1934).
14. La torre dell'orologio aveva un carattere più simbolico che funzionale: divenne un elemento di riconoscimento della stazione dall'Ottocento, ma molto usata anche nel periodo razionalista con un'aspirazione moderna alla verticalità. Angiolo Mazzoni (1894-1979), *Architetto nell'Italia tra le due guerre*, catalogo della mostra (Bologna, Galleria comunale d'arte moderna, 20 ottobre 1984 - 3 gennaio 1985), Grafis, Casalecchio di Reno (Bologna) 1984, p. 22.
15. Per una trattazione approfondita sulla storia dell'architettura ferroviaria in Italia consultare: Ezio Godoli e Mauro Cozzi, a cura di, *Architettura Ferroviaria in Italia. Ottocento*, Atti del Convegno di Studi, Firenze, 13-14 novembre 2003, Flaccovio, Palermo 2004 e Ezio Godoli e Antonietta Iolanda Lima, a cura di, *Architettura Ferroviaria in Italia. Novecento*, Atti del Convegno di Studi, Palermo, 11-13 dicembre 2003, Flaccovio, Palermo 2004.
16. Giovani, *Architettura ferroviaria in Toscana: le piccole stazioni ferroviarie dell'anello senese*, cit., p. 15.
17. Francesco Bonamico, *La qualificazione dello spazio pubblico antistante la stazione di Porta Nuova a Torino*, in Godoli e Cozzi, a cura di, *Architettura Ferroviaria in Italia. Ottocento*, cit., pp. 335-351.
18. Fabrizio Brunetti, *I concorsi per le stazioni fiorite indetti dal Touring Club Italiano*, in Godoli e Lima, a cura di, *Architettura Ferroviaria in Italia. Novecento*, cit., p. 333.
19. Carlo Cassola, *La ragazza di Bube*, Arnoldo Mondadori, Milano 1970, p. 155.
20. Irene Giusti, *Casa e servizi per ferrovieri. La campagna edilizia e previdenziale delle Ferrovie dello Stato dal 1908 agli anni Sessanta*, http://www.storiaefuturo.com/it/numero_19/articoli/1_edilizia-previdenza-ferrovie-stato-ferrovieri-1225.html consultazione del 28 agosto 2011.
21. Oltre ai palazzi nella zona della stazione centrale, vennero poi edificate, fra gli anni venti e trenta, anche delle villette bifamiliari in altre aree della città. Gianni Pirrone, *Palermo, una capitale. Dal Settecento al Liberty*, Electa, Milano 1998, pp. 188-191.
22. Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali, *Esercizio Rete Adriatica, Direzione dei lavori, Fabbricati delle stazioni e case cantoniere, opere in muratura copertura e pensiline*, Ancona 1890.
23. Maggi, *Le ferrovie*, cit., p. 87.
24. Le pompe d'acqua sono oggi autentici gioielli di archeologia industriale. Si nota una sostanziale analogia nelle forme, indistintamente dal luogo: realizzate in ghisa, verniciate in grigio antracite scuro o più raramente in bianco (nel sud), presentano nella parte alta decorazioni fitomorfe e la caratteristica lampada in vetro colorato. Una grande produzione di rifornitori, a livello nazionale, fu quella dell'industria fiorentina del Pignone.